COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DU

CANADA

QUATRIÈME SESSION—NEUVIÈME PARLEMENT

---

4 EDOUARD VII, 1904

VOL. LXVIII

COMPRENANT DEPUIS LE PREMIER JOUR D'AOUT JUSQU'AU DIXIÈME JOUR D'AOUT INCLUSIVEMENT

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1904

ERRATA.

Version française des Débats (1904), vol. V.

Colonne 8158 : Lire " bill (n° 124) " au lieu de " bill (n° 120)."

Colonne 8686 : Ajouter les mots " en comité " et substituer " article 1 " à " article 2."

Colonne 8828 : Substituer les mots " troisième lecture " aux mots " deuxième lecture."

Colonne 9158 : Remplacer le nom de " M. Ferguson " par celui de " M. Turgeon."

Débats des Communes

QUATRIÈME SESSION—NEUVIÈME PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, 1er août 1904.

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

COMPTE RENDU OFFICIEL DES DEBATS.

M. L. N. CHAMPAGNE (Wright) présente le troisième rapport du comité spécial chargé de contrôler la préparation du compte rendu officiel des débats de la Chambre durant la présente session :

Votre comité recommande qu'en outre de l'index ordinaire du compte rendu officiel des débats de la présente session, il soit préparé un index analytique des divers volumes dudit compte rendu, ledit index devant former un volume séparé, et qu'il en soit imprimé et relié un nombre suffisant d'exemplaires pour être distribués à ceux qui ont droit à un exemplaire relié dudit compte rendu officiel des débats.

Aussi, que M. Daniel McGillicuddy soit chargé de préparer l'index en question de l'édition anglaise revisée et que M. Marc Sauvalle soit chargé de préparer l'index de la version française, ledit travail devant rester distinct de celui du personnel actuel, et qu'une fois ce travail terminé, les deux messieurs ci-dessus mentionnés reçoivent en paiement de leurs services la somme de $750 chacun.

CONCESSION DE TREADGOLD—RAPPORT DE LA COMMISSION.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) dépose sur le bureau de la Chambre le rapport de M. le juge Britton relatif à la concession de Treadgold, ainsi que les pièces justificatives produites à l'enquête et dans le cours de l'investigation.

M. SPROULE : Ce rapport sera-t-il imprimé pour l'usage de la Chambre?

Sir WILFRID LAURIER : Je pense que la meilleure ligne de conduite à suivre c'est de nous en rapporter, comme d'habitude, au comité des impressions, vu que la session tire à sa fin.

M. SPROULE : Il en résultera peut-être que le rapport ne sera jamais imprimé ; car le comité ne se réunira peut-être plus.

Sir WILFRID LAURIER : Le comité se réunira certainement plus d'une fois d'ici à la fin de la session.

CANAL DE SOULANGES—RECLAMATION DE MM. O'BRIEN.

M. F. D. MONK : M. l'Orateur, avant que nous passions à l'ordre du jour, je désire signaler à l'attention du gouvernement, pour le cas où il serait présenté de nouvellles prévisions budgétaires, la réclamation très équitable de MM. O'Brien au sujet de la construction du canal de Soulanges, vers 1892. Leur contrat fut résilié. Ils avaient là pour $18,000 de matériel ; ils avaient fait un dépôt en garantie de l'exécution du contrat, et ils subirent une perte considérable par suite de la résiliation du contrat. Je ne veux pas faire perdre le temps de la Chambre, mais leur réclamation est certainement équitable, mérite la considération du gouvernement, et ils ont le droit de compter que leur réclamation sera réglée équitablement.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne sais trop ce que mon honorable ami entend par un règlement équitable. Nous conseille-t-il de solder le montant de cette réclamation?

M. MONK : Ils ont droit, suivant moi, à une certaine somme, et nous devrions la leur payer.

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : La réclamation de MM. O'Brien est à l'étude, et d'après ce que j'en connais jusqu'à présent, il me paraît y avoir de fortes raisons à son appui. L'affaire est à l'examen, et nous ne tarderons pas peut-être à en arriver à une décision.

LISTES D'ELECTEURS DE WATERLOO-SUD.

M. G. A. CLARE : M. l'Orateur, avant que nous passions à l'ordre du jour, je désire poser au premier ministre (sir Wilfrid Laurier) une question au sujet de la liste des électeurs de Waterloo-sud. Pour préciser, le très honorable premier ministre, en réponse à mon honorable ami de Peel (M. Blain), il y a quelques jours, énuméra les comtés dont les listes électorales étaient imprimées, et parmi ces comtés était celui de Waterloo-sud. Il y a deux ou trois jours, j'écrivis à l'imprimeur du gouvernement lui demandant de me transmettre les listes de Waterloo-sud, et voici sa réponse :

Les listes ne sont pas prêtes pour distribution, mais dès qu'elles auront été imprimées, des exemplaires vous en seront adressés.

Il doit y avoir quelque malentendu, car si elles sont imprimées, je devrais pouvoir les obtenir.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER : Il y a malentendu, car je tiens mes renseignements exactement de la même source que mon honorable ami (M. Clare) ; c'est-à-dire de l'imprimeur du gouvernement. Je m'en vais m'enquérir de nouveau.

INTERPELLATIONS.

PEINTURAGE DU PONT DE DUNNVILLE.

M. LANCASTER :

1. Quel montant a été payé en 1903 et 1904

pour le peinturage du pont sur la Grande Rivière, à Dunnville ?

2. A qui ces deniers ont-ils été payés et à quelles dates ?

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) :

1. Il n'a rien été payé en 1903 pour le peinturage du pont sur la Grande Rivière, à Dunnville ; mais la somme de $182.75 a été payée en 1904, les travaux ayant été commencés dans l'automne de 1903 et terminés en avril 104.

2. L'argent a été payé à MM. Congdon et Marshall, de Dunnville, le 24 mai 1904.

CULTURE DU TABAC.

M. MONK :

1. Existe-t-il une station d'expérimentation de l'Etat pour la culture du tabac à Saint-Jacques-de-l'Achigan, comté de Montcalm ?

2. Qui est en charge de cet établissement ?

3. Quel a été le coût de ladite station en 1902 et 1903, respectivement ?

4. Le gouvernement a-t-il reçu des rapports de cette station pour les années 1902 et 1903 ?

5. Quelles expériences ont été faites par le gouvernement à cette station au cours de ces deux années ?

6. Ladite station existe-t-elle encore actuellement ?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) :

1. Il n'en existe pas actuellement. Durant les années 1899, 1900 et 1901, par ordre du gouvernement, des expériences et démonstrations dans la culture et la préparation du tabac furent faites par M. Louis V. Labelle, sur la terre de Saint-Jacques-de-l'Achigan, dans le comté de Montcalm. M. Labelle ayant été nommé à un emploi au département du Revenu de l'intérieur, ces expériences ont cessé et n'ont pas été reprises.

Les réponses aux autres questions se trouvent comprises dans celle-ci.

INTERPRETATION DU MOT " CORPS ".

M. E. D. SMITH (par M. Sproule) :

1. Le mot " corps " dans le paragraphe (b) de l'article 2 du nouvel acte de la milice a-t-il la même signification que dans l'ancien acte ?

2. Si un officier de la milice canadienne se croit lésé en quelque manière par son supérieur, comment doit-il s'y prendre pour obtenir justice ?

L'honorable sir F. BORDEN (Ministre de la Milice) :

1. C'est là une question d'interprétation ; mais l'article 2 du nouveau bill de la milice donne l'interprétation suivante au mot " corps " :

L'expression " corps " signifie un corps militaire figurant comme unité distincte dans la liste des effectifs.

Je pense que c'est là le sens aux termes de la loi actuelle.

2. Le moyen d'obtenir justice est déterminé par l' " Army Act ", paragraphe 42.

M. LANCASTER.

CONFITURES FALSIFIEES.

M. D. SMITH :

1. Quelles peines sont imposées, aux termes des lois existantes, aux personnes qui vendent ou fabriquent des confitures et gelées falsifiées ?

2. Le bulletin n° 96 du département du Revenu de l'intérieur indique qu'une analyse de 74 échantillons de confitures et gelées pris un peu partout en Canada a donné le résultat suivant:

	Pures.	Douteuses.	Falsifiées.	Total.
A. Confitures de framboises	2	1	16	19
B. Confitures de fraises	1	1	17	19
C. Confitures de prunes	3	1	8	12
D. Confitures de pêches	0	2	5	7
E. Confitures diverses	0	0	2	2
F. Gelées	8	0	7	15
	14	5	55	74

Quelles mesures ont été prises par le ministre à l'égard des personnes vendant ou fabriquant ces confitures et gelées falsifiées ? Et si aucunes mesures n'ont été prises à cet égard quelles mesures se propose-t-il de prendre ?

L'honorable L. P. BRODEUR (ministre du Revenu de l'intérieur) :

1. Vente, si la falsification n'est pas de nature à nuire à la santé : amende de $5 à $100 et les frais. Fabrication : amende d'au plus $200 et les frais, ou trois mois d'emprisonnement.

2. Il a été donné ordre d'exiger le paiement des frais de prélèvement et d'analyse de l'échantillon, et si ces frais ne sont pas remboursés, des poursuites seront intentées en vue du recouvrement du plein montant de l'amende.

INTERCOLONIAL—PENSIONS.

M. GOURLEY :

1. Où en est rendu le projet de pension de retraite promis par le ministre des Chemins de fer aux employés de l'Intercolonial l'an dernier et cette année ?

2. Ce projet a-t-il été soumis au gouvernement pour approbation ?

3. Un bill sera-t-il présenté à cet effet au cours de la présente session ?

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) :

1. Un projet de pension de retraite, préparé par un comité mixte des administrateurs et des employés de l'Intercolonial fut présenté dans le cours de la présente session du parlement au ministre des Chemins de fer. Celui-ci fit une étude sérieuse de la question, et comme résultat il fut rédigé un bill, et les données relatives aux employés du chemin, fournies par le département des Chemins de fer, en ce qui regarde l'Intercolonial et le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, furent soumises à un actuaire chargé de faire les calculs. Le travail de l'actuaire et de ses adjoints dura à peu près deux mois. Le rapport final de l'actuaire fut reçu par le mi-

nistre des chemins de fer il n'y a à peu près qu'une semaine. Le bill et le rapport de l'actuaire ont été soumis à la considération du gouvernement ; mais la session se trouve tellement avancée qu'il n'a pas été jugé praticable de soumettre ces propositions au parlement, cette année. Un bill sera présenté à la prochaine session du parlement, autorisant le paiement des pensions aux fonctionnaires et employés permanents attachés aux chemins de fer de l'Etat, qui auront rendu de longs et fidèles services et auront atteint un âge assez avancé pour légitimer cette mesure en leur faveur, ou qui seront devenus permanemment infirmes ou impotents dans le service, et aussi dans le but de stimuler le zèle des employés dans le service des chemins de fer de l'état.

GARE DE TRURO.

M. GOURLEY :

1. Une nouvelle gare sera-t-elle construite à Truro, cet été ?
2. Dans la négative, un crédit à cet effet sera-t-il inséré dans le budget de l'an prochain ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) :

1. Non.
2. Toute la question relative aux améliorations et agrandissements à Truro sera examinée par le ministre des Chemins de fer et Canaux d'ici à la prochaine session du parlement.

ESPLANADE DE TRURO.

M. GOURLEY :

L'esplanade de la gare de l'Intercolonial à Truro sera-t-elle nivelée cet été ?

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : La question de l'esplanade de la gare du chemin de fer à Truro sera examiné après la clôture de la session.

ROTONDE DE TRURO.

M. GOURLEY :

1. L'emplacement de la rotonde, à Truro, a-t-il été définitivement choisi ?
2. Quand a-t-il été acheté ?
3. Où est-il situé ?
4. De qui le terrain a-t-il été acheté ?
5. Quel en a été le prix ?

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) :

1. La question de l'emplacement de la rotonde à Truro a été réglée dans l'esprit du ministre des Chemins de fer et Canaux ; mais aucune action officielle n'a été prise.

Les réponses aux questions 2, 3, 4 et 5 se trouvent comprises dans celle-ci.

PRIMES A L'ACIER.

Le très honorable sir RICHARD CARTWRIGHT (ministre du Commerce) propose que la Chambre se forme demain en comité pour délibérer la résolution suivante :

Q'il est expédient d'amender le chapitre 68 des statuts de 1903 concernant les primes à certains articles fabriqués avec l'acier, et de prescrire ce qui suit :

1. L'article 1er dudit acte est amendé par l'addition des mots " ou employées " après les mots " pour servir ", dans le paragraphe (a) et après le mot " vendus " dans les paragraphes (b) et (c).

2. Les dispositions qui précèdent seront censées être venues en vigueur le 24 octobre 1903.

TROISIEME LECTURE.

Le bill (n° 152) relatif à un arbitrage entre Sa Majesté et la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada.—M. Fitzpatrick.

MODIFICATION DE L'ACTE DES ELECTIONS CONTESTEES 1900.

Le bill (n° 148) modifiant l'Acte des élections contestées de 1900—M. Fitzpatrick—est lu une seconde fois, et la Chambre se forme en comité sur icelui.

M. HAGGART : M. le président, le chef de l'opposition (M. R. R. Borden) n'est pas ici ce matin, mais y sera ce soir. Il désire parler sur ce bill, et je demande qu'il soit réservé.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je le veux bien. Je me propose de demander que le comté d'Algoma soit éliminé du bill ; c'est-à-dire que ce comté ne soit pas compris parmi ceux qui sont exceptés de la règle. Le bill ne sera donc applicable qu'à certains comtés de la Colombie Anglaise et de la province de Québec.

Le comité fait rapport de ses travaux.

MODIFICATION DE L'ACTE DES POSTES.

Le bill (n° 153) modifiant de nouveau l'Acte des postes—sir William Mulock—a été lu une seconde fois et la Chambre se forme en comité sur icelui.

Article 1er.

Sir WILLIAM MULOCK : Cet article abolit la fonction d'inspecteur en chef des postes du Dominion.

M. CLARKE : Qui va remplir les fonctions remplies jusqu'ici par ce fonctionnaire?

Sir WILLIAM MULOCK : Voilà quelques années déjà qu'il n'y a plus d'inspecteur en chef.

M. SPROULE : Allez-vous nommer quelqu'un pour remplacer ce fonctionnaire?

Sir WILLIAM MULOCK : Ce changement n'entraînera pas de nouvelle nomination. Je n'ai pas eu d'inspecteur en chef depuis le décès de M. Sweatman. Cet emploi est aboli.

M. SPROULE : Alors, on ne se propose pas de faire faire ce travail par le surintendant en chef?

Sir WILLIAM MULOCK: Le surintendant en chef n'est chargé de voir qu'aux bureaux de poste urbains.

L'article est adopté.

Article 3.

Sir WILLIAM MULOCK : Actuellement, à part des inspecteurs en chef et des inspec-

teurs des postes, nous avons des aides-inspecteurs des postes, qui fréquemment conduisent des examens et des enquêtes. Nous nous proposons de donner à l'aide-inspecteur des postes, aussi bien qu'au surintendant en chef du bureau de poste urbain les pouvoirs qui étaient accordés aux inspecteurs, savoir, celui de conduire des enquêtes et d'examiner des témoins déposant sous serment ou par déclaration solennelle.

L'article est adopté.

Article 5—Nomination d'un surintendant.

Sir WILLIAM MULOCK : Nous nous proposons d'avoir un surintendant dans chaque bureau de poste dont les recettes atteignent $500,000. Les seuls bureaux de poste qui tombent dans cette catégorie sont ceux de Toronto et de Montréal. Les recettes de Toronto atteignent, si elles n'ont pas déjà atteint, $1,000,000. Montréal est bon second.

M. CLARKE : Combien y a-t-il de bureaux dans lesquels les recettes sont de plus de $400,000 ?

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne pense pas qu'il y en ait, à part Toronto et Montréal. Les recettes de Winnipeg cette année seront de près de $250,000. Pour le moment, cet article n'est applicable qu'à deux bureaux.

M. CLARKE : Alors, on se propose de nommer un surintendant dans le bureau de poste de Toronto et un dans le bureau de poste de Montréal à des appointements de $1,800 par année.

Sir WILLIAM MULOCK : Oui, ce sera un avancement.

M. CLARKE : Qui fait actuellement la besogne que le surintendant sera chargé de faire ?

Sir WILLIAM MULOCK : Le travail est exécuté par divers officiers.

M. HAGGART : Ses fonctions ne devraient-elles pas être définies ?

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de les définir. Les fonctions d'aucun fonctionnaire ne sont définies par la loi. Leurs fonctions leur sont assignées par leurs supérieurs.

M. CLARKE : Ce fonctionnaire aura-t-il le pas sur le sous-directeur de la poste ?

Sir WILLIAM MULOCK : Non, il sera sous les ordres du sous-directeur de la poste.

M. KEMP : Sera-t-il sous les ordres du directeur de la poste et de son aide ?

Sir WILLIAM MULOCK : Ce fonctionmême degré que tout autre employé du même degré qu'aucun autre employé du bureau. C'est au directeur de la poste à organiser son personnel et à en tirer le meilleur parti possible. Il n'y a pas d'exception de faite dans le cas du surintendant. Pour ma part, si j'ai mon mot à dire, je considérerai qu'il est de mon devoir de nommer à cet emploi le fonctionnaire le plus capable pour exécuter le travail confié, dans le cours ordinaire des choses, à un tel employé. Il occupera un rang intermédiaire entre un commis de première classe et le sous-directeur de la poste.

M. MACLEAN : Cet emploi répond exactement à une de mes préoccupations. A ma connaissance le bureau de poste de Toronto a été administré par un homme très jeune, mais très habile, faisant un excellent travail et retirant à peu près $600 par année. La même chose est arrivée, je pense, dans plusieurs bureaux de poste du pays. Si une disposition de cette nature va nous permettre de récompenser un employé de cette compétence, nous faisons bien de la voter.

La motion est adoptée.

Article 6.

Sir WILLIAM MULOCK : En vertu de l'acte de 1902, les facteurs ont l'alternative de se placer sous l'empire du nouveau régime ou de rester sous l'ancienne règle. Le terme fixé pour l'exercice de ce choix expira deux mois après l'adoption de la loi. Une fois le délai expiré, certains facteurs exprimèrent leur regret de ne pouvoir faire le choix, et l'année dernière, le parlement vota un acte prolongeant le délai. Ce délai est expiré, et nombre de facteurs expriment leur désir de se prévaloir des dispositions de la loi et de se placer sous l'empire de l'acte de 1902. Cette disposition leur accorde trois mois de plus.

M. CLARKE : Quelle sera la position des employés qui étaient dans le service avant 1897, s'ils se placent sous l'empire du présent acte ? Aux termes de cet acte, la somme qui figure à leur crédit au fonds de retraite, sera transférée à un autre compte, et ils recevront cette somme avec intérêt à cinq pour cent à leur sortie du service ; mais qu'ils démissionnent ou qu'ils soient renvoyés, ils n'auront droit à aucune pension à part la somme portée à leur crédit. Quel avantage ont donc ces employés à se placer sous l'empire de cet acte ? Leur position pour le moment est telle qu'en se retirant ils ont droit à une pension leur vie durant ; mais en vertu de la loi de mon honorable ami, ils ne retireront rien du fonds de retraite. Est-ce bien juste ?

Sir WILLIAM MULOCK : C'est inexact. L'acte est conçu en ces termes :

Ce choix ne modifiera en rien ses droits ou sa position en vertu de l'Acte des Pensions ou de l'Acte de Retraite du service civil de 1898.

M. CLARKE : Continueront-ils à verser au fonds de retraite la même proportion de leurs appointements qu'aujourd'hui, et recevront-ils la même pension une fois qu'ils se seront retirés du service ?

Sir WILLIAM MULOCK : Les termes du statut sont très clairs : " Ce choix ne modifiera en rien ses droits ou sa position en

vertu de l'Acte des pensions ou de l'Acte de retraite du service civil, 1898."

M. CLARKE : Je ne comprends pas très bien. En vertu de la loi du Service civil qui était en vigueur lorsqu'ils entrèrent au bureau de poste en qualité de facteurs, ils versaient tant par mois au fonds de retraite, et une fois mis à la retraite ils devaient recevoir tant par année pour le reste de leur vie. En se plaçant sous l'empire de la loi actuelle, vont-ils se trouver privés de la pension à laquelle ils ont droit une fois sortis du service?

Sir WILLIAM MULOCK : Ce n'est pas à moi d'interpréter la loi. J'ai lu le passage du statut à l'honorable député, et je m'en vais lui en communiquer le texte. La loi se trouve dans le volume de 1902.

M. PUTTEE : A-t-on de quelque manière cherché à persuader ces gens de se placer sous le régime de cet acte ?

Sir WILLIAM MULOCK : Aucunement. Le département n'a aucun intérêt dans un sens ou dans l'autre. Certains facteurs ont demandé ce privilège et le département n'a fait que se rendre à leur prière. Si certains facteurs n'avaient pas été circonvenus, il y a longtemps qu'ils se seraient prévalus des avantages de cet acte. En vertu de l'ancienne loi, les appointements d'un facteur étaient de $600 ; mais en vertu du présent acte, ils peuvent atteindre $725, sans compter d'autres avantages.

M. PUTTEE : Sous l'empire de l'ancienne loi, un facteur avait droit, en cas de maladie, de retirer son salaire comme s'il était en activité ; mais en vertu du nouvel acte, il ne le pourra pas.

Sir WILLIAM MULOCK : Il n'y a pas droit en vertu de l'ancienne loi.

M. PUTTEE : En vertu de la loi du Service civil il y avait droit.

Sir WILLIAM MULOCK : Non.

M. PUTTEE : En fait il retire son salaire en temps de maladie.

Sir WILLIAM MULOCK : Ce n'est pas sûr.

M. PUTTEE : Ils craignent qu'on ne leur enlève le privilège de toucher leur salaire en temps de maladie ; et, je ne sais trop si l'on considèrerait que c'est là un moyen de les engager à se placer sous l'empire de la nouvelle loi. La rumeur est-elle fondée disant que leurs salaires vont leur être retranchés en temps de maladie ?

Sir WILLIAM MULOCK : Il n'est exercé sur eux aucune pression quelconque. Certaines gens ont dit à quelques facteurs que cet acte n'était pas à leur avantage. S'ils préfèrent suivre cet avis, ils sont bien libres. Le département voit la chose d'un œil indifférent. Quant à la paye en temps de maladie, c'est une erreur de supposer qu'en vertu de la loi les employés de l'administration ont droit de se faire payer leurs appointements pour le temps qu'ils ne travaillent pas, quelle que soit la cause de leur absence, à moins qu'ils ne soient en congé. S'il est une classe d'employés entre toutes qu'il est très désirable de voir répondre à l'appel, chaque matin, c'est bien celle des facteurs, et il importe qu'ils aient une bonne raison de se présenter chaque matin pour exécuter la besogne qui leur est indiquée. Il serait contraire à l'intérêt public de leur permettre de s'imaginer qu'ils sont indisposés et qu'ils peuvent s'absenter lorsqu'ils sont aptes à faire le travail. Nombre de gens, en état de travailler, pourront se croire malades, s'ils savent que leurs appointements courront toujours. C'est se tromper du tout au tout que de supposer qu'un facteur, ou qui que ce soit, a le droit de se faire payer son salaire, quand il ne travaille pas. Les facteurs, au maximum de leurs appointements, retirent $2.25 par jour, et peuvent obtenir une prime de $20 par année, formant un total de $725 par année. En outre, il leur est accordé quinze jours de vacances, ainsi que leurs uniformes d'hiver et d'été. C'est une rémunération très large pour des gens dans cet état de vie, et suffisante pour attirer dans le service nombre de gens qui sont censés exercer des emplois beaucoup plus lucratifs. Je ne considère pas le facteur un spécialiste ; car il entre dans le service nombre de gens qui ne sont pas des spécialistes, et il y entre aussi nombre d'artisans qui considèrent la situation plus avantageuse que la leur. Il n'existe pas le moindre désir dans le département de transférer qui que ce soit d'une classe à l'autre ; mais il y a une différence entre $600 et $725, et tout homme intelligent se rendra compte de l'avantage qu'il y a.

M. HEYD : Les facteurs de l'ancienne école paraissent croire que dans le cas où ils seraient malades même durant de longues périodes, ils ont le droit de se faire payer leur salaire. Ils se sont faits à l'idée qu'ils ont légalement droit à leur paye même quand ils sont empêchés par la maladie de vaquer à leurs occupations. Ce sera mettre les choses au point que de leur faire bien comprendre qu'ils n'ont aucun droit légal de cette sorte, et que si quelques-uns d'entre eux ont parfois continué de toucher leurs salaires en temps de maladie, c'était une faveur qu'on leur accordait, et non pas un droit qu'on leur reconnaissait.

M. CLARKE : En ce qui regarde la question dont parle l'honorable ministre, une pétition fut adressée au directeur général des Postes, le 10 mars dernier, par les facteurs du Dominion qui se trouvent placés sous l'empire du bill (n° 106), dans lequel il est parlé de cette question de la paye en temps de maladie. Voici ce qu'on y dit :

Nous, soussignés, facteurs du Dominion du Canada, tous placés sous l'empire du bill (n° 106) avons l'honneur de déclarer que nous apprécions vos efforts en vue d'améliorer la con-

dition des postiers généralement. Néanmoins, nous ne pensons pas que le changement nous a profité dans la mesure que Votre Honneur se le proposait, et nous vous prions de vouloir bien considérer favorablement le bref suivant de nos demandes :

1° La perte de salaire qu'il nous faut subir en temps de maladie ou à la suite d'accident est, à notre avis, une restriction qu'on impose dans aucun autre département de l'administration ; et si vous songez aux conditions défavorables dans lesquelles notre travail s'exécute, vous reconnaîtrez que ce retranchement ne devrait pas être fait dans notre cas.

2° Cette réduction de grade est une condition que nous voudrions voir éliminée du bill ; nous préférerions qu'on y substituât certaines amendes déterminées pour certains actes spécifiés et dont le montant pourrait être recouvré par ceux assez malheureux pour s'éloigner du chemin du devoir.

Ce sont là les deux paragraphes de la pétition relatifs à la paye en temps de maladie. L'honorable directeur général des Postes déclare que ces employés gagnent $2.25 par jour. C'est le salaire maximum, je pense, de la classe " E ".

Sir WILLIAM MULOCK : Et ils peuvent gagner, en outre, une prime de $20.

M. CLARKE : Leur salaire maximum est donc de $2.25 par jour, plus une gratification de $20. Mais les fonctionnaires du département sont à même d'abaisser ces hommes de la classe " E " à la classe " D " ou " C " ou " B " ; et naturellement les salaires sont réduits en proportion. Il n'y a que ceux de la classe la plus élevée qui reçoivent $2.25 par jour, et ils ne sont pas payés durant maladie.

M. HEYD : En quoi l'ancien état de choses est-il changé ?

M. CLARKE : Si je comprends bien, la différence est celle-ci : si un homme tombait malade dans l'exécution de son travail et pouvait produire un certificat de médecin à cet effet, son salaire continuait de lui être payé durant sa maladie. Naturellement, si cette maladie était le résultat de la mauvaise conduite même de l'employé, il ne pourrait se faire donner un certificat par le médecin, et par conséquent ne pourrait retirer son salaire durant ce temps. Mais l'honorable député (M. Heyd) verra que dans ce document on se plaint de ce que le salaire n'est pas payé durant la maladie à des hommes qui ont le bénéfice du bill (n° 106) voté depuis 1896. Maintenant quant à la position des hommes qui étaient dans le service——

M. HEYD : Réglons cette autre question, d'abord ; si je comprends la question, bien qu'ils reçussent parfois leurs salaires en temps de maladie, ce n'était pas qu'ils y eussent strictement droit ; c'était plutôt qu'on les traitait avec générosité.

M. CLARKE : Je n'oserais le dire.

Sir WILLIAM MULOCK : Ils n'y avaient pas droit légalement.

M. CLARKE : Mais ils continuaient de retirer leur salaire en temps de maladie ?

Sir WILLIAM MULOCK : Quelques-uns, oui ; d'autres, non.

M. CLARKE : Dans le cas où les employés étaient en mesure d'établir par un certificat du médecin que leur maladie n'était pas causée par l'inconduite ou quelque excès de leur part, ils continuaient de recevoir leur paye durant la maladie. Ils ne sont pas payés durant ce temps ; ils reçoivent $2.25, s'ils sont de la classe la plus élevée, pour chaque jour qu'ils sont en fonction. Maintenant, quant aux employés nommés avant 1896, ils ne sont pas d'avis, ou, du moins, nombre d'entre eux ne sont pas d'avis qu'ils auraient avantage à se placer sous l'empire du bill de l'honorable ministre. Ils ont présenté un mémoire au département en mars dernier. Sans doute, ce sont là les fonctionnaires qui sont sous l'empire des dispositions de l'acte de 1882. Leur pétition est ainsi conçue :

Nous facteurs du bureau de poste de Toronto, placés sous l'empire des dispositions de l'Acte du service civil de 1882-1883, vous prions respectueusement de considérer notre pétition en vue d'une augmentation d'appointements pour les raisons indiquées ci-après : Nous ne doutons pas de votre désir d'améliorer la condition des facteurs par le moyen des lois votées aux deux dernières sessions du parlement ; mais nous regrettons que, par suite de la longue durée de notre service dans le département, nous ne soyons pas en mesure d'en tirer profit, et nous pensons qu'il ne serait pas raisonnable de s'attendre à ce que nous acceptions ses dispositions, qui portent sérieusement atteinte aux avantages pécuniaires dont nous jouissons de ce chef.

Nous nous croyons fondés à faire observer à Votre Honneur qu'on ne saurait en justice faire le rapprochement entre notre emploi et les professions usuelles dont la rémunération varie suivant l'offre et la demande : notre travail a une valeur intrinsèque spéciale que ne présentent pas les occupations ordinaires.

C'est là le sens de la pétition.

M. HEYD : Mais ce sur quoi on insiste surtout c'est la rémunération en temps de maladie.

M. CLARKE : Ils comprennent, je pense, que dans leur propre intérêt, ils ne doivent pas se placer sous l'empire des dispositions de la loi de l'honorable ministre votée en 1902. Ils sont d'avis qu'il ne serait pas sage de leur part d'agréer ses dispositions, parce qu'en ce faisant ils porteraient sérieusement atteinte aux avantages matériels dont ils jouissent de ce chef. Leur rétribution est de $650, je crois——

Sir WILLIAM MULOCK: Elle est de $600.

M. CLARKE : Moins la somme minime ($10, $15 ou $20 par année) à déduire comme contribution au fonds de retraite. Et lorsqu'ils sont devenus invalides ou qu'ils se retirent du service, ils reçoivent une pension jusqu'à la mort.

M. COCHRANE : De combien?

M. CLARKE : Après trente ans de service, si je comprends bien, ils ont droit à une pension de $360.

Sir WILLIAM MULOCK : Après trente-cinq ans, ils ont droit à 70 pour cent de leurs appointements, $420 par année.

M. CLARKE : Or, ces avantages leur sont assurés en raison de ce qu'ils se sont conformés aux conditions imposées dès leur entrée dans le service. Ils ont commencé à des appointements très minimes, $25 ou $30 par mois, et il leur a fallu attendre sept ou huit ans pour atteindre le maximum.

Sir WILLIAM MULOCK : Près de neuf ans.

M. CLARKE : Mon argumentation n'en est que plus forte. Il s'écoule donc neuf ans avant qu'ils puissent atteindre le maximum de $600 par année. Mais, d'après leur interprétation du contrat, il était entendu qu'en raison de ce qu'ils commençaient à un salaire peu élevé et n'augmentaient que graduellement, ils auraient droit à leur pension de retraite lorsque le département n'aurait plus besoin de leurs services. La prétention des employés qui sont entrés dans l'administration sous l'empire de cette loi, c'est qu'en se plaçant sous le régime de la loi présentée par l'honorable ministre, ils perdront leur droit à leur pension de retraite, et que la somme qui leur sera payée à la place ne sera que le montant total de leurs versements au fonds de retraite, plus l'intérêt. Ils continueraient de verser une certaine somme, chaque année, au fonds commun, et lorsqu'ils seront mis à la retraite, ils retireront une fois pour toutes la somme qui s'y trouve à leur crédit, que ce soit $200, $300 ou $400. Mais ils perdent tout droit à leur pension. C'est là la différence entre les deux mesures, d'après ce que m'ont dit les employés.

Sir MILLIAM MULOCK : Bien entendu, tout cela est entièrement erroné.

M. CLARKE : Alors, l'honorable ministre (sir William Mulock) voudra-t-il dire ce qui en est?

Sir WILLIAM MULOCK : J'ai lu le texte de la loi deux fois ; je m'en vais le lui envoyer.

M. CLARKE : Je m'en vais le lire ; car je ne veux pas me méprendre sur la loi. Cet acte est de 1902 :

> Ce choix ne modifiera en rien ses droits ou sa position en vertu de l'Acte des Pensions ou de l'Acte de Retraite du service civil, 1898.

Celà veut-il dire que les facteurs continueront de verser une certaine somme tous les ans, comme ils faisaient avant le vote de l'Acte de 1897, et qu'une fois sortis du service ils recevront chaque année, si la durée de leur service a été de 35 ans, l'équivalent de 70 pour cent de leur salaire? Est-ce là l'explication?

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne veux pas que les observations de l'honorable député passent sans avoir été contredites. L'honorable député sait fort bien que lorsque l'Acte de retraite fut voté, l'arternative fut donnée à tous ceux dont les noms figurent sur la liste du fonds de retraite, de rester sous l'ancienne règle ou de se placer sous le régime de l'Acte de retraite ; et si un facteur avait droit à une pension en vertu de l'ancien acte et ne désirait pas être placé sous l'empire de la nouvelle loi, il continuait de jouir de tous les avantages de l'ancienne loi. Un facteur qui avait alors droit à une pension y a encore droit aujourd'hui ; et si aujourd'hui un facteur désire changer le mode de sa rémunération, et au lieu d'être payé à l'année, de l'être sur une autre base, il continue de jouir des droits que lui assure l'Acte des pensions.

M. CLARKE : De 1882-83?

Sir WILLIAM MULOCK : Quelle que soit la date de la loi des pensions.

J'ignore si l'honorable député se fait l'écho de certaines opinions ; mais il serait fâcheux que les facteurs fûssent induits en erreur, et refusâssent de participer aux grands avantages pécuniaires que leur assure la loi de 1902, et cela sous prétexte qu'ils renonceraient ainsi aux privilèges découlant de la loi des pensions de retraite. Nombre de facteurs, mal conseillés et nourrissant des préventions contre la loi, n'ont pas voulu bénéficier d'un salaire annuel de $725 qu'il ne tient qu'à eux de toucher, s'ils le veulent. Un certain nombre de facteurs ont voulu jouir de ces avantages. Il serait inexact d'affirmer que tous les facteurs aient refusé de se rallier au nouveau régime ; nombre d'eutre eux s'y sont ralliés. Il y a quelque temps, lorsqu'on m'a adressé une question à cet égard, j'ai donné ce renseignement. Je ne saurais préciser le chiffre pour le moment ; mais si l'on tient compte tant de ceux qui ont accepté la nouvelle loi que de ceux ayant à cœur de participer à ces avantages, on peut dire que ce nombre représente bien au delà de la majorité des facteurs. Ils se sont laissés égarer et effrayer, et voilà pourquoi ils n'ont pas bénéficié de la loi, comme ils auraient dû le faire. Cette loi ne porte pas atteinte à leur droit de toucher leur salaire, en congé de convalescence. Le député de Brant (M. Heyd) affirme que la loi n'autorise ni les facteurs ni les autres fonctionnaires publics à toucher leurs salaires, lorsqu'ils s'absentent, quelle que soit la cause de leur absence, à moins qu'ils ne soient employés sous l'empire du statut ; et il ajoute que c'est des facteurs que le public exige le plus de ponctualité dans l'accomplissement de leurs devoirs. Qu'un facteur s'absente du service, au cours de la matinée, alors il est trop tard pour lui donner un remplaçant, pour la besogne de cette matinée. Les abus constatés dans certaines parties du pays nous ont obligés à n'accepter aucune excuse de la part des facteurs manquant de ponctualité dans l'accomplissement de leurs devoirs. Le facteur, rallié à ce régime, et qui

acquitte fidèlement sa tâche, touche une juste rémunération de ses services ; bref, il est aussi bien rétribué que toute autre classe de travailleurs au Canada. Au demeurant, si les facteurs ne veulent pas participer aux avantages de cette mesure, cela les regarde et ils subiront les conséquences de leur refus.

M. MONK : Je tiens à demander un renseignement au ministre. Au bureau de poste de Montréal et dans les stations auxiliaires, lorsqu'un facteur est malade et qu'il le prouve, de manière à satisfaire le receveur des postes, par un certificat de médecin ou autrement, est-ce que, d'après la règle établie, il est privé de son salaire ?

Sir WILLIAM MULOCK : D'après la règle établie, on retient le salaire de tout facteur qui s'absente du service, sauf lorsqu'il obtient le congé réglementaire ; et les fonctionnaires du bureau de poste en question font enquête sur la cause de son absence. Ils dressent leur rapport contenant l'exposé des faits, et il est transmis au sous-directeur général des postes, qui décide si l'employé doit, oui ou non, obtenir un congé de convalescence.

M. HEYD : La chose est-elle prévue par la loi ?

Sir WILLIAM MULOCK : Non.

M. MONK : Cette règle me semble d'application impossible, relativement aux petits employés du ministère, comme les facteurs, et elle nécessiterait de multiples démarches de leur part, pour obtenir leur salaire, en congé de convalescence. Dans un centre important comme Montréal, où le receveur des postes est digne de toute confiance, il devrait, ce me semble, être autorisé à exercer une certaine discrétion à cet égard. De deux choses l'une : ou le directeur général des Postes se montre trop exigeant à l'endroit des petits employés de son ministère, et surtout les facteurs——

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne le pense pas ainsi.

M. MONK :——ou bien il est victime de calomnies ; car à Montréal, il règne un vif mécontentement, tant parmi les facteurs que parmi les employés du service postal de l'intérieur, preuve qu'il existe quelques griefs. J'ai déjà proposé au directeur général des Postes de coopérer avec lui à une enquête sur ces faits, s'il veut bien se rendre à Montréal——

Sir WILLIAM MULOCK : Après être allé aux renseignements, je constate que l'honorable député fait erreur.

M. MONK :——or, le ministre n'a jamais accepté ma proposition.

Sir WILLIAM MULOCK : Je le répète après être allé aux renseignements, j'ai constaté que l'honorable député fait erreur.

M. MONK : J'attends toujours que le ministre vienne à Montréal. Il y a quelque temps, quand j'eus déclaré ici-même, que ces employés sont obligés de faire un travail de surcroît, sans recevoir de rémunération supplémentaire——

Sir WILLIAM MULOCK : C'est absolument faux.

M. MONK : ——le ministre fit placarder, m'informe-t-on, dans un endroit bien en vue, au bureau de poste à Montréal, un affiche portant que nul employé n'est tenu faire de travail surérogatoire. Voilà, m'informe-t-on, l'avis qu'on a donné. A mon sens, personne ne devrait fournir d'heures surérogatoires, et cet avis est fort concevable. Toutefois, il peut surgir des circonstances——

Sir WILLIAM MULOCK : Ce n'est pas là la teneur de l'avis.

M. MONK : ——tel est le sens de l'avis, d'après les renseignements qu'on m'a donnés——

Sir WILLIAM MULOCK : L'honorable député est mal renseigné.

M. MONK : —— que nul employé n'est tenu de faire de travail surérogatoire. Il y a toutefois des circonstances où les facteurs et les petits employés, comme les trieurs, les emballeurs, peuvent être tenus de faire une besogne de surcroît. Voilà ce qui se fait dans tous les pays. Aux Etats-Unis, le receveur des postes qui oblige ses employés à faire ce travail de surcroît, sans leur accorder de rémunération supplémentaire, est passible de la perte de son emploi. Si le ministre a vraiment à cœur l'intérêt de ses employés, qu'il adopte ce règlement dans son ministère. Citons un exemple, celui de M. Henry Goldrick qui réside à Mount-Royal Vale, et est employé au service du ministère des Postes depuis six ans, à titre de facteur. Jamais il n'a été porté plainte contre lui, et jamais il n'a été réprimandé au cours de ses itinéraires à Montréal et dans le voisinage. Jamais personne n'a formulé de plaintes contre lui. Lorsqu'il démissionna, je demandai le dépôt de tous les documents se rattachant à sa démission. Ces documents ont été déposés sur le bureau de la Chambre, et je les ai sous les yeux. Je ne veux pas faire perdre à la Chambre un temps précieux, mais il importe de signaler la démission de Henry Goldrick à titre d'exemple. M. Goldrick a exercé, pendant trois ans, la charge de facteur à Westmount. Westmount est une municipalité importante, limitrophe de Montréal, et une succursale postale. Jamais on a porté de plaintes contre ce facteur. A Westmount le service postal est fort important. A l'époque en question, il n'y avait que cinq facteurs. Comme le chiffre de la population de cette localité est fort élevé et qu'il s'y échange beaucoup de dépêches, il est impossible, m'assure-t-on, à cinq facteurs de distribuer les dépêches dans le délai voulu. Maintes et maintes fois, il leur est arrivé de distribuer les dépêches et correspondances

postales jusqu'à dix heures du soir à la lumière des lampes. Comme exemple de l'encombremnt des dépêches dans cette localité et de l'insuffisance du personnel préposé à la distribution, je dirai que les dépêches et correspondances transportées à Westmount par le courrier du 27 décembre, sont demeurées en partie au bureau et n'ont été distribuées que le 3 février suivant. Le 12 février lernier, Goldrick fut transféré de Westmount à la Pointe-Saint-Charles, sans qu'on eût fait connaître les raisons et les motifs de ce transfert ; et ajoutons que pendant les trois années de son service à Westmount, alors qu'il demeurait dans la municipalité voisine, Mount-Royal-Vale, jamais sa conduite n'a donné lieu à une seule plainte. Dans la lettre que j'ai sous les yeux, il n'est allégué aucune raison à l'appui de ce transfert. Goldrick était malade. Il s'agit ici des documents déposés sur le bureau de la Chambre des députés, je constate que Goldrick a transmis au ministère un certificat du docteur Day, médecin licencié, qui explique d'une manière satisfaisante la cause de son absence, une maladie grave, provoquée en partie par le surmenage. Ce certificat a été remis au receveur des postes en main propre, mais Goldrick n'a pas touché son salaire, tant que son absence a duré. Le receveur des postes pouvait-il exiger une meilleure preuve que le certificat d'un docteur honorable, fixé dans cette localité, attestant que la cause de l'absence de cet employé tenait à la grave maladie dont il avait été affligé ? Un mois après le transfert de Goldrick, de Westmount à la Pointe-Saint-Charles, on fit enquête sur la cause du mécontentement pouvant exister contre lui. Il avait demandé cette enquête. Il s'était informé de la cause de ce transfert qui, dans les circonstances, à ses yeux, était une véritable déchéance. Au mois d'avril, M. Beausoleil, le receveur des postes, à Montréal, établit une enquête. Cette enquête, à laquelle Goldrick ne participa point et dont on ne lui notifia même pas l'avis, porta sur le rapport défavorable présenté contre lui par la receveuse des postes de Westmount.

Sir WILLIAM MULOCK : Sans vouloir interrompre l'honorable député, je tiens à lui demander s'il est d'avis qu'il faille débattre aujourd'hui cette question ; car, comme pas un seul fonctionnaire de mon ministère n'est ici, il m'est impossible de discuter ces faits, pour le moment. Nous sommes en train d'étudier un projet de loi tendant à modifier la loi postale ; et si l'honorable député tient à débattre une question se rattachant à une initiative prise par le ministère, c'est au cours du débat budgétaire qu'il convient de le faire, alors que mes fonctionnaires, faisant acte de présence ici, pourront me renseigner sur les faits. L'honorable député n'a exposé qu'un seul côté de la question et il a exagéré les faits, sans qu'il me soit possible d'apporter d'explications pour le moment. Le simple sentiment des convenances doit l'avertir que ce n'est pas l'heure de soulever pareille question, et il n'en saurait résulter de bien pour le moment.

M. MONK : Puisqu'il s'agit du salaire des employés du ministère et surtout du salaire des facteurs, en congé de convalescence, c'est bien le moment de discuter l'affaire Goldrick.

Sir WILLIAM MULOCK : Cette question est hors d'ordre.

M. MONK : Plusieurs articles de ce projet de loi se rattachent à la question des traitements des hauts-fonctionnaires, et à mon avis, on ne tient pas assez compte des petits fonctionnaires du ministère. Le ministre des Postes fait observer que les fonctionnaires de son ministère ne font pas acte de présence en ce moment et qu'il se trouve dans l'impuissance de se renseigner à cet égard. Il ne me reste que quelques mots à ajouter au sujet de cette affaire, et le ministre pourra nous apporter les explications voulues en temps et lieux, après avoir étudié l'exposé de faits qu'il aura sous les yeux. L'enquête en question instituée par le receveur des postes, et au cours de laquelle il n'a été entendu qu'une seule partie, a eu lieu un mois après que Goldrick eût été transféré de l'itinéraire qui lui avait été assigné ; et à titre d'ancien employé du ministère, intéressé dans cette enquête, il avait droit qu'on lui en notifiât l'avis, chose qu'on s'est abstenu de faire. En pareilles circonstances, je suis en lieu d'affirmer, en m'appuyant sur les documents mêmes déposés sur le bureau de la Chambre des députés, que si, d'un côté, le ministre des Postes se préoccupe vivement des intérêts des hauts fonctionnaires de son ministère, il néglige ceux des petits employés. Sans doute, comme le ministre l'a fait observer, on n'exige pas de connaissances techniques spéciales d'un facteur ; mais je ferai observer que c'est une charge de confiance et de responsabilité, nécessitant un travail très ardu, et le facteur qui a rempli ses fonctions, pendant une dizaine d'années, a droit à tout autant d'égards que les autres employés publics. Bref, ces documents établissent surabondamment que cet employé était atteint d'une affection grave ; qu'il a été transféré de Westmount à la Pointe-Saint-Charles, sans qu'on motivât le fait, et qu'un mois plus tard, il a été établi une enquête où une seule partie a été entendue, enquête dont le résultat a été communiqué au ministère. Je prétends qu'il avait droit droit d'obtenir une enquête et d'être mis en lieu de répondre aux accusations portées contre lui par la receveuse des postes de Westmount et par un facteur, auteur d'un rapport défavorable à son endroit. Il a demandé une enquête, mais on a fait la sourde oreille à sa prière. Que le ministre prenne connaissance des documents déposés sur le bureau de la Chambre ; qu'il tienne compte des observations que j'ai déjà formulées, au sujet de cette affaire, et, j'en suis convaincu, il constatera que Goldrick, bien qu'il ait

offert sa démission, depuis qu'il s'est convaincu qu'il lui serait impossible d'obtenir justice de son chef immédiat et du ministère, a encore droit à cette enquête et le ministre est tenu de faire droit à sa demande.

M. KEMP : Le directeur général des Postes affirme que les facteurs touchent $2.25 de salaire quotidien. Si je ne me trompe, la loi établit trois ou quatre catégories différentes de facteurs. Il y a quelques jours, j'ai rencontré dans la rue, à Toronto, un facteur que je connais depuis nombre d'années. Voilà dix ou quinze ans qu'il est au service du ministère des Postes. Il affirme qu'il ne touche que $1.60 par jour. C'est un brave homme, dans toute l'acception du mot. Je tiens de ce facteur qu'un de ses confrères comptant cinq années de service, touche $2.25 par jour. Le ministre voudra-t-il bien nous dire qui établit ce classement ?

Sir WILLIAM MULOCK : Si l'honorable député veut bien me donner des renseignements circonstanciés et me désigner les deux facteurs en question, je l'éclairerai à cet égard, et j'en suis convaincu, mes explications donneront pleine satisfaction.

M. KEMP : Qui établit le classement des facteurs ?

Sir WILLIAM MULOCK : Les différentes classes sont établies par le gouvernement.

M. KEMP : Si ce classement s'effectue indépendamment du parlement, je ne saurais approuver la chose.

Sir WILLIAM MULOCK : Tout facteur, entrant au service, est attaché à la classe " A ". Le statut établit à quelle époque il peu être transféré à la classe " B ", puis à la classe suivante ; et invariablement le facteur est transféré, à moins que sa conduite ne le rende indigne de cet avancement. Les receveurs des postes, dans les villes, ont à cœur l'avancement de leurs employés et la perspective de cet avancement pousse ces derniers à mieux remplir leurs devoirs. Quand un facteur n'obtient point d'avancement, c'est sa propre faute.

M. KEMP : La chose est-elle laissée à l'initiative du receveur des postes ?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui.

M. CLARKE : Si je ne me trompe, le ministre affirme que tout facteur qui décide de passer sous le nouveau régime établi par le chapitre 28 de 1902, ne perd pas la pension de retraite à laquelle il a droit, sous l'empire de la loi 1882-83, s'il est entré au service sous ce régime ?

Sir WILLIAM MULOCK : J'ai parfaitement élucidé ma pensée, en donnant lecture du texte même de la loi. Quand une loi décrète qu'aucune de ses dispositions ne porte atteinte à la situation d'un foncionnaire, entré au service sous l'empire d'une autre loi, comment, je le demande, la nouvelle loi peut-elle être en désaccord avec une de ses dispositions expresses ?

M. CLARKE : Le ministre a raison, j'en conviens. Mon idée était qu'en acceptant les dispositions de la loi dont l'honorable ministre est l'auteur, les facteurs se privent des avantages que leur assure la loi de 1882-83, touchant la pension de retraite. Si, je ne me trompe, nombre de facteurs sont du même avis. Lorsque le projet de loi de 1902 est venu en discussion, le député d'Hamilton (M. Barker) qui est à son siège en ce moment, me posa cette question, et je donnai lecture de l'article s'y rattachant. L'honorable député, par son silence, sembla avouer que la rédaction de cet article ne laissait rien à désirer.

M. HAGGART : Le facteur qui passe sous le nouveau régime ne renonce-t-il pas à tous les droits qui lui sont assurés par l'ancienne loi ?

Sir WILLIAM MULOCK : Non.

M. CLARKE : Si je ne me trompe, il ne renonce à aucun droit que lui assure la loi. La loi de 1902 établit cinq classes. Ces facteurs peuvent être cassés de leur rang.

Sir WILLIAM MULOCK : Oui, comme tout autre fonctionnaire, du reste.

M. CLARKE : Voici un fonctionnaire qui a été cassé de son rang, après avoir versé au fonds des pensions de retraite le pourcentge voulu dans une classe supérieure à celle où il a été renvoyé. Disons, par exemple, que de la classe " E ", il ait été renvoyé dans la classe " C ". Il touchait $2.25 par jour, tandis que dans la classe " C " il recevrait $1.75 par jour. Lorsque cet employé est retraité, dans quel classe figure-t-il, pour sa pension de retraite ? Il est possible que, pendant nombre d'années, il ait versé au fonds des pensions de retraite une contribution exigée d'une classe supérieure à celle où il figure à l'époque de sa mise à la retraite.

Sir WILLIAM MULOCK : Il compète à l'Exécutif de casser de son rang tout fonctionnaire public. Disons qu'un commis de première classe soit renvoyé à une classe inférieure : si son salaire a été réduit, sa pension de retraite sera calculée en conséquence. La loi relative aux pensions de retraite décrète que cette pension sera basée sur la moyenne du traitement touché par le fonctionnaire, au cours des trois dernières années. Il arrive si rarement qu'un fonctionnaire soit cassé de son rang que cette disposition législative ne figure dans le statut qu'à titre d'avertissement. La tendance générale du service public est plutôt dans le sens de la clémence, et au fond, la question n'est guère pratique.

Article 7.

M. CLARKE : Quelle est la teneur de cet article ?

Sir WILLIAM MULOCK : L'article dont il s'agit ici statue sur les catégories de fonc-

tionnaires qui ne sont pas tenus de subir d'examen d'avancement. L'amendement projeté ajoute à l'article en question les mots "trieurs et timbreurs" et ainsi, ces employés ne seront pas tenus de passer d'examen d'avancement.

M. CLARKE : Cette disposition tend à dispenser les employés de l'examen requis pour l'admission au service public.

Sir WILLIAM MULOCK : Les employés auxquels est assignée cette besogne subissent un examen devant les hauts fonctionnaires du ministère, afin de constater si les candidats sont bien au courant de la besogne du bureau.

M. HAGGART : Cet amendement permet-il l'avancement d'un trieur ou d'un timbreur à la troisième classe ?

Sir WILLIAM MULOCK : Il n'est pas question de la chose pour le moment. Tout trieur ou timbreur, au service du ministère, qui désire de l'avancement, doit subir l'examen prévu par la loi. Dans la pensée du ministère, les employés attachés au service postal de l'intérieur ne doivent pas être astreints à subir l'examen de rigueur ; il suffit que les hauts fonctionnaires du ministère s'assurent de leurs aptitudes à s'acquitter de la besogne qui leur sera confiée. La loi statue sur les examens que doivent subir ces fonctionnaires, au point de vue du service ministériel, lorsqu'on leur donne de l'avancement.

M. HAGGART : En dernière analyse, mon affirmation est exacte : l'examen n'est de rigueur que lorsqu'il s'agit de donner de l'avancement à un commis. La disposition législative en discussion tend à autoriser la nomination et l'avancement d'un trieur ou d'un timbreur à la troisième classe, sans qu'il soit tenu de subir d'autre examen technique, au bureau même, sur les devoirs qui lui sont assignés.

Sir WILLIAM MULOCK : Il est entendu que ces employés doivent subir un examen préalable à leur admission au service.

M. SPROULE : A mon avis, l'article en discussion révoque virtuellement la loi du service civil ; si elle s'applique au ministère des Postes, elle pourrait tout aussi bien s'appliquer aux autres services.

Sir WILLIAM MULOCK : J'ignore ce qui en est des autres services, et quant au ministère des Postes, il nous faut des employés qui comprennent la besogne technique du service postal. Si l'employé, admis au service à titre de trieur et de timbreur, désire être transféré à une classe supérieure, il doit subir un examen sur les fonctions qui lui sont assignées au ministère même. Voilà l'objet de cette disposition.

Article 8—Traitement du surintendant en chef des postes.

Sir WILLIAM MULOCK : La loi actuelle porte le traitement de ce fonctionnaire à $3,000, ni plus ni moins. Il reçoit donc le maximum, à dater de sa nomination. L'article en discussion porte le maximum de $3,000 à $3,500, le minimum étant de $3,000, avec augmentation annuelle de $100, jusqu'à ce qu'il ait atteint le maximum.

On adopte l'article.

Article 10—Frais de transport des facteurs.

M. CLARKE : Quel est l'objet de cette disposition législative ?

Sir WILLIAM MULOCK : L'objet est assez évident. Les compagnies de tramways, jouissant d'un monopole, sont quelquefois fort exigentes ; et la disposition en discussion nous donne peut-être le moyen d'obtenir l'exécution du service d'une manière satisfaisante, sans qu'il faille se soumettre à des exigences outrées.

M. HAGGART : Quelle somme payez-vous aux compagnies de tramways, pour le transport des facteurs ? Cette somme atteint-elle une moyenne de $50 par année ?

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne saurais dire.

M. HAGGART : Dans quelles villes les facteurs ont-ils droit de circulation gratuite sur les tramways ?

Sir WILLIAM MULOCK : A Winnipeg seulement.

M. CLARKE : Comment cette disposition s'appliquerait-elle ? le ministre pourra-t-il nous citer une seule circonstance où cet article s'appliquerait ?

Sir WILLIAM MULOCK : Sauf Winnipeg, dans toutes les villes où il existe une distribution gratuite par facteurs.

M. CLARKE : A Toronto, par exemple, la compagnie, je suppose, exige du gouvernement une somme en bloc, en retour du privilège qu'elle lui accorde de faire transporter ses facteurs, sur les tramways, vers leurs différents itinéraires. Chaque facteur pourrait-il, à son gré, bénéficier de cette somme de $50 ?

Sir WILLIAM MULOCK : Non, c'est l'intérêt du service qui en décide.

On adopte l'article.

Article 12.

Sir WILLIAM MULOCK : Actuellement, les traitements sont fixés par l'article "b" de l'annexe, mais cet article n'est censé s'appliquer qu'aux bureaux de poste urbains, sur ce qu'on appelle le pied du service public. Nombre de localités importantes ne sont pas sur le pied du service public. Par conséquent, il compète à l'Exécutif de décider si ces bureaux de poste seront, oui ou non, sur ce pied. En pareilles circonstances, l'article "b" s'applique. Les conditions actuelles ne sont en rien modifiées. Je propose l'addition de l'article dont voici la teneur :

Il est interdit de transmettre par la poste tous livres, revues, périodiques, circulaires, journaux ou autres publications contenant des annonces représentant des guérisons merveilleuses ou évidemment chimériques, ou des pouvoirs de création ou de guérison, au moyen de médicaments, appareils ou expédients mentionnés dans ces annonces.

M. HAGGART : Cette disposition vous autorise à proscrire tout journal au Canada.

M. CLARKE : Peut-on interjeter appel des décisions du ministère ?

Sir WILLIAM MULOCK : Que propose l'honorable député ?

M. CLARKE : Je ne saurais formuler de proposition à cet égard. C'est une disposition fort draconienne.

M. SAM. HUGHES : A mon avis, les journaux et périodiques ne sont pas soumis à la censure du parlement canadien. Le parlement n'est pas en lieu de s'ériger en tribunal à cet égard. Voilà encore un échantillon de cette législation tendant à la réformation des mœurs, législation condamnable, à mon avis. Il faut laisser au peuple la liberté de lire ce qui lui plaît. Le ministre est en train de se heurter contre la presse. Peut-être s'est-il coalisé avec les médecins ; mais il y aura une levée de boucliers parmi les journalistes et cela à bon droit.

M. MACLEAN : Le directeur général des Postes sait-il s'il existe une loi similaire aux Etats-Unis ? A-t-on publié le résultat du fonctionnement de cette loi ?

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne suis nullement renseigné sur l'application de pareille loi.

M. MACLEAN : Il existe une loi dans ce sens, aux Etats-Unis.

Sir WILLIAM MULOCK : Nos voisins commencent à appliquer cette loi. Le député de Toronto-ouest demande s'il pourra être interjeté appel de la décision du ministère. De quel appel s'agit-il ?

M. CLARKE : Sans doute, quelque fonctionnaire sera chargé de décider si les périodiques, les circulaires, les revues, les journaux contiennent des annonces de guérisons absolument improbables, chimériques et autres choses semblables. En pareilles circonstances, le journal n'aurait-il pas droit d'appel ?

Sir WILLIAM MULOCK : La loi postale attribue au directeur général des Postes le pouvoir en question, dans toute son intégralité. Il ne conviendrait pas qu'un fonctionnaire usât de discrétion à cet égard. Le ministre, revêtu d'une grave responsabilité, serait tenu d'établir des règles générales, avant d'exercer pareille autorité. Il faudrait établir, pour la gouverne de journaux et de périodiques, quelques règlements, et il importerait de bien établir la distinction entre les annonces légitimes et celles défendues par la loi. Il existe actuellement un abus criant.

Le pauvre diable, dont la santé est délabrée, ayant perdu toute confiance dans les médecins autorisés, s'accroche aux branches et devient la victime d'escrocs qui livrent à la publicité ces fausses prescriptions tendant à restaurer la santé. Quelques journaux publient actuellement une annonce vraiment scandaleuse.

M. MACLEAN : Comme la réclame en faveur des ceintures électriques.

Sir WILLIAM MULOCK : Cette annonce-là aussi est scandaleuse. On lit dans ces journaux des réclames en faveur de gens qui font profession d'exercer des pouvoirs surnaturels. Le député de Victoria-nord (M. Samuel Hughes) peut bien penser que le public ne se compose pas exclusivement de naïfs et de crédules ; mais eu égard à l'énorme circulation de ces réclames et aux fortunes réalisées par les promoteurs de ces inventions, et vu que la loi du pays ne saurait atteindre réellement ces fraudes, il importe de ne rien négliger pour empêcher les imprévoyants de devenir victimes de ces machinations.

M. SAM. HUGHES : Le directeur général des Postes voudra bien se rappeler que ce prétendu thaumaturge, qui s'attribue des pouvoirs surnaturels, n'est nullement atteint par l'amendement en discussion. Le texte de l'amendement porte " au moyen de médicaments, appareils ou expédients." Il faut entendre par là des expédients humains—non pas surnaturels. A coup sûr, il n'ira pas légiférer au delà des limites du Canada. Qu'il relise son amendement et il en comprendra toute l'absurdité.

M. MACLEAN : Et comment le ministre (sir William Mulock) se propose-t-il d'atteindre les charlatans politiques qui infestent le pays?

Sir WILLIAM MULOCK : Il faut laisser ce soin à leurs commettants.

M. SPROULE : Comment l'amendement en discussion atteindra-t-il le fait que je vais signaler? Hier, en parcourant un journal, j'y ai vu le récit d'une guérison merveilleuse effectuée au cours d'une visite à un certain sanctuaire. Que ces guérisons puissent s'effectuer de pareille façon, voilà une idée que tout médecin tournerait en ridicule. La seule explication rationelle de pareil fait serait la supposition qu'un miracle s'est opéré. La question se pose ici : la disposition législative en discussion s'appliquerait-elle à pareils faits, et serait-il interdit de transporter par voie postale le journal rendant compte de ces prétendues guérisons.

M. JABEL ROBINSON : L'objectif visé par le ministre des postes, est sans doute excellent. Il se distribue bien trop de journaux sans valeur parmi nos populations. Mais qui aura autorité pour se prononcer en

pareille matière. Il s'agira d'établir la ligne de démarcation, le ministre aura une tâche fort ardue à remplir. Sans doute, s'il autorise l'insertion de certaines réclames dans les journaux, les tories diront qu'il manque d'impartialité et les grits prendront pareille attitude. Il faudra confier la décision de ces questions à un homme étranger à la politique. Si le ministre tient à l'application de ce système il faudra établir un censeur chargé d'examiner les journaux et les périodiques et qui déciderait quels sont ceux dont il faut interdire la circulation au pays. Le public est porté à croire ces journaux de médiocre valeur de préférence aux bons. La difficulté est de bien définir ce qui constitue le vrai. Je suis d'avis qu'il faut proscrire des journaux toutes ces réclames de charlatans, si la chose est possible, car le public ne saurait qu'y perdre.

M. SAM. HUGHES : Le code pénal peut atteindre et punir tous ceux qui publient des annonces inconvenantes ou obscènes, et quant à cette tentative de législation paternelle proposée par le ministre, au bénéfice de nos populations, contre les réclames de charlatans, je dois dire que je ne saurais l'approuver. Il faut laisser au peuple pleine et entière liberté d'acheter ce qu'il veut. Que pensera de ce projet le sénateur Fulford ? Il ne saura gré au ministre de cette atteinte portée aux annonces de pilules roses et aux journaux qui publient ces réclames. Parce que le sénateur Fulford réalise des millions, en vendant ces pilulles, cela ne milite nullement contre ce remède. Une bonne moitié de ceux qui annoncent des médicaments brevetés y font entrer des ingrédients qu'ils croient favorables à la santé.

Il entre un peu de poivre de Cayenne dans le liniment ou un peu d'ipécaquana dans les médicaments. Que ceux qui veulent se servir de ces articles aient pleine liberté de le faire. Se sont des recettes de vieilles ménagères et si elles ne font pas de bien au patient, elles ne sauraient lui faire de mal. On ne saurait réformer les gens ni les rendre prudents, par voie législative. C'est par l'expérience qu'on s'instruit. Les vendeurs de fourches à foin qui parcouraient jadis le pays, et plus tard, leurs successeurs, les vendeurs de paratonnerres et cent autres articles ont appris aux cultivateurs à se défier des charlatans. Les cultivateurs ne sont pas aussi niais que le pense le ministre des Postes. Ils peuvent tenir tête même aux politiciens. Le directeur général des Postes est parfaitement connu de la classe agricole. Jadis, il venait dans les centres ruraux, nous chanter son refrain favori, sur le " raccommodage de nos pantalons ". Les cultivateurs ne sont ni aussi crédules, ni aussi naïfs que veut bien le croire le ministre, et ils sauront veiller à leurs propres intérêts.

Sir WILLIAM MULOCK : Les cultivateurs de Victoria-nord ont mis beaucoup de temps à se rassagir.

M. SAM. HUGHES : Mes commettants ne le cèdent à personne. Le directeur général des Postes est venu pérorer dans mon comté et faire de la réclame de charlatan en faveur de ses remèdes politiques ; mais il n'a pas réussi à en imposer à mes électeurs, qui ont continué à honorer de leur confiance le vieux médecin de la famille.

On adopte l'amendement.

Le comité rend compte du bill, ainsi modifié.

Sir WILLIAM MULOCK : Je propose la troisième délibération du projet de loi.

M. MACLEAN : Le directeur général des Postes ne devrait pas insister sur la troisième délibération du bill pour le moment. Il s'agit ici d'un amendement de grande importance, dont le ministre a saisi le comité sans lui en avoir notifié l'avis au préalable. A coup sûr, les journaux et tous ceux qui sont intéressés dans la question devraient être mis en lieu de présenter les observations qu'ils croient devoir formuler sur la question, et cela au cours de la journée de demain ou après demain.

Sir WILLIAM MULOCK : Cette demande est légitime.

La motion relative à la troisième délibération est retirée.

A une heure, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend ses travaux à trois heures.

MODIFICATION DE LA LOI DE L'INSPECTION GENERALE.

Le bill (n° 120) tendant à modifier la loi de l'inspection générale, présentée par sir Richard Cartwright, est voté en deuxième délibération et la Chambre se forme en comité, afin d'étudier cette mesure.

Article 1er.

M. BLAIN : Le ministre voudra-t-il bien nous signaler les côtés faibles de l'ancienne loi ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT (ministre du Commerce) : L'article en question définit le mot " commerçant " : la personne ou la maison de commerce qui fabrique ou importe ou tient en sa possession, pour la vente ou expose ou offre en vente, de la ficelle d'engerbage. On s'est demandé si ceux qui ont acheté de la ficelle d'engerbage et l'ont exposée en vente, doivent être tenus responsables de l'écart en moins ou de l'insuffisance. Cette loi comporte que tous ceux qui exposont en vente de la ficelle d'engerbage sont responsables de l'écart en moins.

M. BLAIN : Voici, par exemple, un commerçant qui achète de la ficelle d'engerbage d'un fabricant et la vend à un cultivateur. S'il y a écart ou insuffisance dans le nombre de pieds de ficelle que contient le peloton,

est-ce contre le commerçant ou contre le fabricant que le cultivateur doit diriger des poursuites ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Le commerçant est tenu comptable de l'écart ou de l'insuffisance de la ficelle à lier qu'il vend. Sans doute, il pourra exercer son recours contre le fabricant.

M. CLANCY : Je me rallie parfaitement à l'avis de ceux qui veulent que les acheteurs de ficelle à lier obtiennent la pleine valeur du prix payé, tant pour la longueur que pour la qualité de la ficelle. Mais est-il juste qu'un pauvre commerçant qui ne saurait constater si cet article répond bien à la description qu'en a faite le fabricant, soit responsable de l'insuffisance ? Si pareille disposition législative devient en vigueur, personne, à l'avenir ne voudra vendre cet article ; car même la bonne foi ne protégera pas le vendeur. A cette objection, on répond que le cultivateur peut exercer son recours contre le fabricant. Mais ce cultivateur se trouverait en fâcheuse posture. J'approuve toute mesure tendant à protéger le consommateur, mais le minstre du Commerce en conviendra, il n'est guère juste de rendre ce commerçant responsable d'une chose qu'il est impuissant à constater ; et en pareilles circonstances, la loi lui infligerait un châtiment pour un acte dont il n'est pas moralement coupable. Je ne sache pas que le ministre puisse nous signaler un seul pays où pareille loi existe, et s'il le sait, qu'il nous le dise, pour l'édification du comité.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : A moins d'établir une disposition assez draconienne, on ne saurait guère protéger le cultivateur. Le commerçant peut exercer un recours direct contre le fabricant qui lui a vendu de la ficelle à lier ne contenant pas le nombre de pieds indiqué par l'étiquette. A mon avis, il ne saurait résulter d'injustice d'une disposition rendant le commerçant responsable au premier chef, et il sera en mesure de se protéger lui-même, s'il reçoit d'un fabricant une mesure insuffisante. Exempter le commerçant de toute responsabilité serait offrir une prime à la fraude que nous tenons à réprimer. On a offert en vente aux cultivateurs quantité de ficelle d'engerbage n'ayant pas le nombre de pieds voulus. J'ai reçu des cultivateurs et autres citoyens nombre de communications approuvant l'objectif visé par le gouvernement, en établissant une mesure qui leur accorde pleine mesure, en matière de ficelle d'engerbage. A mon avis, il ne saurait résulter d'inconvénient de l'adoption de cette loi.

M. CLANCY : J'abonde dans le sens du ministre. Il serait utile de savoir si l'inspecteur de la ficelle à lier fait régulièrement la visite des établissements où se fabrique cette ficelle à lier et où elle est importée. Que l'inspecteur s'acquitte religieusement de ses devoirs, et les intéressés ne seront plus en lieu de formuler de griefs. Voici un fait que je désire soumettre au comité ; mais sous toute réserve, puisque je ne parle pas de science certaine, et que je ne saurais attester avec certitude ce renseignement dans une circonstance au moins, paraît-il, on a signalé à l'attention de l'inspecteur l'écart en moins dans la mesure de la ficelle à lier, et jamais celui-ci n'a exercé de poursuites contre les fabricateurs de cet article, en contravention de la loi. S'il a été transmis au ministre certaines lettres formulant des griefs dans ce sens, cela tendrait à confirmer le fait que je viens de signaler.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Que l'honorable député veuille bien me transmettre les renseignements voulus à cet égard, et je ferai enquête.

M. CLANCY : Je fournirai ces renseignements à l'honorable ministre, privément.

M. SPROULE : A quelle date la loi d'inspection de la ficelle à lier a-t-elle été établie?

Sir RICHARD CARTWRIGHT : En 1901.

M. CAMPBELL : L'article 2 du bill en discussion porte :

> Chaque peloton de ficelle d'engerbage qui se vend ou s'offre en vente, au Canada, doit porter une étiquette où sont marqués ou imprimés le nom du commerçant et le nombre de pieds de ficelle par livre que contient le peloton.

Cette disposition est marquée au coin de la sagesse. Actuellement, la loi ne statue que sur le fabricant même ; car, si je vends de la ficelle à lier ne portant pas l'étiquette désignant le fabricant ainsi que le nombre de pieds de ficelle par livre que contient le peloton, on ne saurait exercer de poursuites contre moi. Le premier article du projet de loi en discussion statue également sur la responsabilité du commerçant. Les commerçants ou négociants en ficelle à lier, en achetant cet article chez les fabricants, doivent bien veiller à ce qu'il n'y ait pas contravention aux dispositons de la loi, à cet égard. Ils doivent veiller à ce que cette ficelle porte une étiquette où soient marqués ou imprimés le nom du fabricant et le nombre de pieds de ficelle, par livre, que contient chaque peloton. Que le négociant observe ces précautions lorsqu'il achète la ficelle du fabricant, et il n'aura rien à craindre.

M. CLANCY : Ce projet de loi va bien encore plus loin. Ainsi le vendeur, bien qu'il se soit conformé à toutes les exigences de la loi, telle que vient de l'expliquer l'honorable ministre, ne laisse pas d'être responsable, et sans recours possible, si le peloton n'a pas la quantité marquée sur l'étiquette.

M. CAMPBELL : Il a son recours contre le fabricant qui lui a vendu une marchandise portant une fausse indication. C'est au commerçant tout d'abord à s'assurer que la loi est satisfaite. Lorsqu'il achète de la ficelle d'engerbage, il doit s'assurer que le nombre de pieds par livre y soit régulièrement marqué, et, s'il la vend quoique portant une marque ou empreinte fausse, il se rend coupable de fraude.

M. GILMOUR : Ce devrait être plutôt au fabricant de voir à ce que la ficelle soit marquée conformément à la loi et contienne la longueur indiquée par l'étiquette. Les inspecteurs ne pourraient-ils pas faire le tour des fabriques et s'assurer que les prescriptions de la loi relatives à la longueur de la ficelle d'engerbage sont respectées.

M. CAMPBELL : La responsabilité du fabricant n'est pas douteuse, et, si ses marques sont fausses, il est passible d'amende ; mais, dans le cas de collusion entre le fabricant et le commerçant, ce dernier, qui a acheté de la ficelle portant une fausse indication, doit être tenu responsable. Ce fabricant peut n'être pas dans le pays, il peut n'être pas possible de savoir où le prendre ; permettra-t-on au commerçant de tromper impunément les cultivateurs, en leur vendant une marchandise incomplète ?

M. CLARKE : Au cas de fausse indication de la quantité de ficelle contenue dans les pelotons qu'il achète, le commerçant a-t-il un recours possible contre le fabricant du dehors ?

M. CAMPBELL : Son recours, c'est de ne pas acheter chez ce fabricant.

M. GILMOUR : Il faudrait protéger le marchand tout autant que le cultivateur. On devrait veiller à ne pas laisser entrer dans le pays de ficelle d'engerbage qui ne soit sonforme aux prescriptions de la loi. Pour la ficelle fabriquée au Canada, elle devrait être vue avant sa sortie de la fabrique. Nombre de vendeurs ne sauraient dire combien il se trouve de pieds de ficelle par livre dans un peloton, et ne peuvent pas conséquemment savoir si le fabricant s'est conformé à la loi. A défaut d'une telle inspection, il n'est pas juste de tenir le commerçant responsable de ses ventes.

M. HEYD : La disposition de cet article n'a rien de bien rigoureux. Le commerce d'épicerie est assujetti à la même règle. L'épicier est responsable de la livre de poivre falsifié qu'il vend à un acheteur de bonne foi. Il a bien un recours contre le vendeur, mais il répond le premier de la vente qu'il vient de faire. Le marchand de ficelle d'engerbage a un moyen facile de se protéger lui-même : qu'il ne s'adresse qu'à d'honnêtes manufacturiers. Un fabricant honnête ne se permet pas de vendre une marchandises portant de fausses indications. Si l'on veut être utile au cultivateur, c'est son vendeur immédiat qu'il faut atteindre. Il est bien plus difficile au cultivateur de se protéger contre toute supercherie qu'au marchand d'établir qu'il n'est ps coupable d'avoir vendu des pelotons de ficelle portant une indication trompeuse. La loi ne me paraît pas injuste et, pour être efficace, c'est le commençant qu'elle doit rechercher.

M. STEPHENS : Il vaudrait mieux et il serait plus simple de faire examiner par des personnes compétentes la ficelle d'engerbage à son arrivée dans le pays et avant qu'elle passe aux mains du commerçant. Il est bien difficile de savoir si le peloton contient ou non la quantité inscrite sur l'étiquette ; ce qui met le vendeur dans un grand embarras.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: L'examen dont parle l'honorable député se fait à la fabrique même, autant du moins que la chose est praticable.

M. STEPHENS : J'entends parler surtout de la ficelle d'engerbage importée.

M. HAGGART : La découverte d'une irrégularité ne constitue, je suppose, qu'une preuve *prima facie* de la culpabilité du vendeur, car il peut avoir été de bonne foi en achetant, et, s'il établit sa bonne foi, comme il devrait avoir le droit de le faire, la cour ne le condamnera pas à cause seulement de cette irrégularité. Le ministre prétend-il que, quand même le marchand aurait acheté de bonne foi des pelotons de ficelle régulièrement étiquetés, mais ne contenant pas la longueur indiquée sur l'étiquette, il serait punissable d'après la loi pour le simple fait de les avoir eus en sa possession et de les avoir revendus.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je le crois.

M. HAGGART : D'après les règles ordinaires d'interprétation des statuts, cela ne devrait constituer qu'une preuve *prima facie* de la culpabilité de l'individu, preuve qu'il lui serait loisible de détruire par une explication de sa conduite.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : La loi sera à peu près sans effet si on ne tient le marchand responsable de la marchandise qu'il vend et dont il reçoit le prix. Le vendeur reçoit une certaine somme d'argent pour un certain nombre de pieds de ficelle ; s'il ne donne pas le compte, c'est à ses risques et périls, et il doit être puni.

M. CLARKE : La loi exige-t-elle que tout peloton de ficelle d'engerbage ait une étiquette portant le nom du manufacturier?

M. HEYD : Il y a à l'ordre du jour une question qui montre que, sur soixante-quatorze échantillons de confitures et gelées, cinquante-cinq ont été trouvés falsifiés, et, si j'ai bien compris la réponse faite à cette question, les vendeurs de ces confitures vont être poursuivis. Si l'on punit, nonobstant sa bonne foi, celui qui vend des confitures falsifiées, pourquoi ne punirait-on pas celui qui vend de la ficelle d'engerbage non conforme aux prescriptions de la loi.

M. CLARKE : Parce que dans un cas il y a pas d'inspecteurs, tandis que dans l'autre il y en a.

M. HEYD : Ce commerce de la ficelle d'engerbage est soumis à l'inspection. L'épicier est supposé ne vendre que des denrées exemptes de toute matière étrangère, et il n'a de recours que contre son vendeur. Il en est de même des marchands de ficelle d'engerbage.

M. WRIGHT : Je ne vois aucune difficulté dans l'application de cet article. Pour exemple, je dirai qu'il n'y a pas bien longtemps, j'ai acheté un lot de dentelles, fabriquées en Allemagne. Chaque paquet était censé contenir 12 verges. En vendant, nous nous sommes aperçus qu'il n'y avait pas 12 verges par paquet. Les acheteurs se sont plaints à nous, et nous avons dû leur remettre leur argent. Tout de suite nous avons écrit à la maison de Montréal de qui nous tenions cette marchandise, et nos vendeurs n'ont pas hésité à nous dédommager. Il en sera de même de la vente de la ficelle d'engerbage. Si nous vendons de la ficelle, il est juste que nous en soyons responsables, tout comme lorsque nous vendons des marchandises d'autre sorte.

Article 121.

Chaque peloton de ficelle d'engerbage qui se vend ou s'offre en vente au Canada doit porter une étiquette où sont marqués ou imprimés le nom du commerçant et le nombre de pieds de ficelle par livre que contient le peloton.

M. BLAIN : La loi actuelle porte que le fabricant de ficelle d'engerbage doit mettre sur chaque peloton une étiquette indiquant le nombre de pieds par livre que contient le peloton. Devons-nous comprendre que, d'après cet article 121, il en sera de même à l'avenir.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Si mon honorable ami (M. Blain) veut bien lire l'article 130, il verra que le mot " commerçant " signifie aussi la personne qui fabrique de la ficelle d'engerbage. Le fabricant se trouve expressément visé par la définition donnée au terme " commerçant ".

Article 132.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je désire appeler l'attention du comité sur un amendement que je vais proposer :

Sauf que la ficelle d'engerbage fabriquée en Canada pour l'exportation n'a pas besoin d'étiquette portant le nom du commerçant, mais chaque peloton ainsi fabriqué doit porter une étiquette sur laquelle le nombre de pieds de ficelle par livre que contient le peloton doit être marqué ou imprimé de la même manière que lorsqu'il s'agit de ficelle destinée à la vente en Canada ; et au fabriquant, au commerçant, au voiturier ou à toute autre personne en possession de qui est trouvée la ficelle, incombe la preuve du fait que cette ficelle a été fabriquée pour l'exportation.

2. Tout fabricant ou commerçant qui faussement représente de la ficelle d'engerbage trouvée en sa possession comme fabriquée pour l'exportation, ou qui vend ou offre en vente de telle ficelle pour consommation en Canada, est passible d'une amende de mille piastres.

L'objet de cet amendement est, comme vous le voyez, de ne pas nuire au trafic qui se fait entre le Canada et les Etats-Unis. D'un autre côté, je n'entends pas que ces derniers nous renvoient, après l'avoir reçue de nous, de la ficelle d'engerbage à l'égard de laquelle les prescriptions de la loi n'auraient pas été suivies de point en point.

M. HEYD.

M. BLAIN : Est-ce bien exacte, cette date de " 1902 " que porte l'article 3 ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT : C'est la date fixée par le premier statut. Je ne crois pas qu'il y ait grand risque de trouver encore en magasin de la ficelle d'engerbage d'un ancien fonds. J'ai laissé cette disposition dans la loi pour éviter tout danger de faire tort à qui que ce soit.

M. CLANCY : C'est avec infiniment de plaisir que je vois le ministre du Commerce et de l'Industrie s'occuper de faire des lois pour encourager les échanges entre le Canada et les Etats-Unis. Il existe chez nos voisins une coalition qui a fait monter, tant au Canada qu'aux Etats-Unis, le prix de la ficelle d'engerbage assez haut pour lui permettre d'importer ici la fibre, de l'y manufacturer et de payer la taxe qui frappe la ficelle d'engerbage passant de ce pays-ci dans l'autre. Cette taxe est si minime que nos manufactures ont dû fermer leurs portes ; et nos cultivateurs payent bien cher aujourd'hui leur ficelle d'engerbage.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je crois que mon honorable ami se trompe.

M. CLANCY : Pas du tout.

Sir RICHARD CARTWRIGHT-: Je le crois.

M. CLANCY : Si je ne me trompe, il y a un droit de 20 pour 100 sur la ficelle qdi passe du Canada aux Etats-Unis ; et cependant nos manufacturiers, au lieu de vendre à nos gens, écoulent leurs produits aux Etats-Unis. Les prix y sont assez élevés pour leur permettre de le faire avec profit, et cependant nos prix sont les mêmes qu'aux Etats-Unis.

M. STEPHENS : Je crois que l'honorable député est dans l'erreur : la ficelle que nous envoyons aux Etats-Unis est exempte d'impôt.

M. BLAIN : Quell ecatégorie est-ce donc?

M. STEPHENS : Cette sorte de ficelle a, je crois, moins de 600 pieds par livre.

M. HEYD : C'est une ficelle où il n'entre pas de chanvre de Manille.

M. STEPHENS : Elle se fabrique avec de l'agavé ou chanvre de la Nouvelle-Zélande.

M. CLANCY : Toutes ces sortes de ficelle se fabriquent ici.

M. STEPHENS : La ficelle que nous exportons aux Etats-Unis ne paye pas de droits.

M. CLANCY : Qu'en sait l'honorable député ?

M. STEPHENS : J'ai eu l'occasion, il y a quelques années, de consulter la loi qui traite de cette matière, et c'est le souvenir qui m'en en est resté.

M. BLAIN : L'honorable député de Brant n'a-t-il pas dit que toute ficelle fabriquée au

Canada et où il n'entre pas de chanvre de Manille peut être exportée aux Etats-Unis sans payer d'impôt.

M. HEYD : C'est mon impression.

M. BLAIN : L'honorable député serait-il prêt à affirmer la chose?

M. HEYD : Non, mais je le crois.

M. BLAIN : Vous ne le savez pas?

M. HEYD : Il serait bien facile de s'en assurer : nous pouvons nous procurer le tarif américain.

M. BLAIN : Puisque l'honorable député fait tant que de vouloir renseigner les autres, il ne devrait pas avoir besoin de se renseigner lui-même.

M. HENDERSON : Cette question de la ficelle d'engerbage mérite d'être étudiée très à fond. Il est un fait bien connu, et qu'admet aujourd'hui le ministre du Commerce et de l'Industrie, c'est que l'on fabrique au Canada plus de ficelle qu'on n'y en peut vendre. Depuis des années ce produit s'expédie aux Etats-Unis, bien que les acheteurs ne manquent pas au Canada, puisque, de notre côté, nous en importions des Etats-Unis en quantité consdérable. La consommation qui s'en fait ici est d'environ 28 millions de livres, dont une moitié à peu près provient des Etats-Unis et l'autre du Canada. Autant que nous pouvons savoir, il existe entre fabricants et marchands de ficelle une ligue puissante, où l'élément américain prédomine. Les manufacturiers des Etats-Unis consentent, paraît-il, à laisser aux manufacturiers du Canada la moitié du marché canadien, mais à la condition de fixer eux-mêmes les prix : c'est ce qui fait que la ficelle nous coûte si cher en ce moment. Le manufacturier de Peterborough, au bénéfice de qui l'on a inséré dans la loi cet article qui lui permet de se débarrasser de sa ficelle en la vendant aux Etats-Unis, n'a pas même le droit de dire à quel prix il la vendra au Canada. Il faut qu'il la vende au prix fixé par la ligue américaine. Le marchand d'un simple village de campagne ne fixe pas lui-même le prix de vente de sa ficelle : ce prix lui est imposé par la ligue, même dans le cas où il achète d'un commerçant canadien. Je ne me sens pas disposé à encourager de telles opérations. On écorche les cultivateurs, de qui on exige 3, 4 ou même 5 cents de plus par livre qu'ils ne devraient payer. Tout cela est la conséquence du changement survenu le 1er janvier 1898, lorsqu'on a détaxé la ficelle d'engerbage. Si nous avions maintenu sur cet article un droit assez élevé pour protéger contre le dehors le marché de ce pays, nous verrions se manufacturer ici toute notre ficelle, qui se vendrait aux cultivateurs à des conditions et à des prix raisonnables, et cette ligue américaine n'aurait pas pu nous nuire comme elle le fait depuis deux ou trois ans. La sollicitude toute paternelle qui porte notre gouvernement à protéger l'industrie de la ficelle d'engerbage, en exigeant l'exactitude du mesurage et l'inscription sur l'étiquette, du nom du fabricant, devrait maintenant lui inspirer l'idée d'une commission chargée d'élucider toute cette question, savoir pourquoi la ficelle se vend 3, 4 ou 5 cents plus cher qu'elle ne vaut, et pourquoi on permet au manufacturier américain de fixer le prix de chaque livre de ficelle qui se vend dans le pays.

M. WRIGHT : Puis-je poser une question à l'honorable député ? Ne dit-il pas que le détaillant est tenu de vendre au prix que lui indique le manufacturier?

M. HENDERSON : Oui.

M. WRIGHT : L'honorable député se trompe : je suis dans le commerce moi-même et je sais à quoi m'en tenir.

M. HENDERSON : On fixe à mon honorable ami le prix auquel il doit vendre, et, s'il ne s'y conforme pas, il ne reçoit plus de ficelle.

M. J. J. HUGHES : En fait, cela n'est pas exact. Je vends, moi aussi, de la ficelle d'engerbage.

M. HENDERSON : Très bien ! Que l'honorable député continue, et il verra, l'année prochaine. Quand on achète de la ficelle, on la vend le prix qu'on veut, c'est entendu ; mais que mes honorable collègues attendent voir l'année prochaine s'ils en auront à vendre. Voilà un point que le gouvernement devrait élucider. Puisque nous consommons au Canada 28 millions de livres de ficelle, il n'y a pas de raison pour que nos manufacturiers demandent au parlement des lois qui leur permettent d'expédier leur surplus aux Etats-Unis, et de chercher un marché ailleurs, pendant que nous en avons un ici tout trouvé.

M. CLARKE : Quel est le tant pour cent de la ficelle fabriquée et employée au Canada ?

M. HENDERSON : 50 pour 100, en chiffres ronds. C'est là tout ce que l'on permet à nos manufacturiers de vendre, et, s'ils voulaient s'insurger contre cela, les fabricants américains seraient assez forts pour les écraser et leur faire abandonner la partie. Si nos manufacturiers ne se soumettaient pas à ces procédés tyranniques, il ne se fabriquerait pas au Canada une livre de ficelle en trois ans. Le gouvernement a donc autre chose à faire que de définir la longueur de la ficelle et d'exiger que le nom du fabricant paraisse sur l'étiquette. Il faut aller beaucoup plus loin, voir le fond des choses, veiller à ce que nos fabricants soient protégés et ne soient plus contraints de vendre leur ficelle au dehors, pour la raison qu'il leur est interdit de la vendre au Canada. J'approuve de tout cœur les dispositions de la présente loi, en ce que du moins elles assurent au cultivateur le juste poids et la juste longueur de la ficelle qu'il achète. Il est de notre devoir d'appuyer toute législation qui tend à protéger la classe agricole ; et il nous faut

la protéger, non seulement par rapport à la longueur, mais aussi par rapport au prix de la ficelle. Une livre de ficelle coûtait autrefois au cultivateur 3 cents de plus qu'aujourd'hui ; car on lui vendait comme contenant 600 pieds de ficelle un peloton qui n'en avait que 480. Nous nous efforçons de remédier à cela ; mais il faut aller plus loin, et briser cette monstrueuse coalition qui permet aux Américains d'imposer leurs prix aux Canadiens.

M. STEPHENS : Je m'étonne d'entendre l'honorable député de Halton (M. Henderson) dire que le fabricant fixe lui-même le prix auquel le détaillant devra vendre la ficelle.

M. HENDERSON : Je n'ai pas dit le fabricant, mais le trust américain.

M. STEPHENS : Cela n'est pas. Je fais le commerce de ficelle d'engerbage depuis qu'il s'en vend au Canada, et jamais encore un marchand ou fabricant de ficelle ne m'a dit à quel prix il me faudrait la vendre, ni m'a demandé combien je la vendais. Il m'en est passé par les mains jusqu'à 100 tonnes en une année. J'ai toujours pu m'alimenter abondamment, sauf en 1896, époque à laquelle le gouvernement du jour a fait alliance avec la Compagnie canadienne des cordages de Montréal et paralysé les opérations de toutes les fabriques du pays, moins une ou deux. On ne vous faisait pas de prix alors pour la ficelle ; on vous la vendait, quitte à vous dire le prix plus tard.

M. SPROULE : Puis-je savoir combien la ficelle se vendait, cette année-là ?

M. STEPHENS : Bien bas, et elle se serait vendue beaucoup plus bas encore si le gouvernement n'en avait pas gêné la fabrication pour permettre à la Compagnie des cordages des consommateurs d'imposer ses prix au public.

Oui, la ficelle était bon marché ; mais c'est que le chanvre était très bon marché. C'était avant la guerre de Cuba, et le chanvre se vendait à New-York moins de 4 cents la livre. La main-d'œuvre était également très bon marché. C'était pendant les temps difficiles du régime protectionniste où l'ouvrier devait se contenter de peu.

M. HEYD : A propos de la taxe de la ficelle d'engerbage, j'ai ici de quoi faire voir que l'honorable député de Peel (M. Blain) ne savait évidemment pas de quoi il parlait tantôt. Je disais que la seule ficelle d'engerbage soumise à un droit était celle qui contient du chanvre de Manille, et voici ce que dit le tarif douanier des Etats-Unis :

491. Ficelle à lier : Toute ficelle à lier fabriquée avec du chanvre de la Nouvelle-Zélande, de Tampico, de Sisal ou du Bengale, ou provenant du mélange de deux ou plusieurs de ces chanvres, à pli simple et ne mesurant pas plus de 600 pieds à la livre ; mais les objets mentionnés dans ce paragraphe seront assujétis à un droit d'un demi-cent par livre s'ils sont importés d'un pays qui frappe d'un droit d'importation ces mêmes objets importés des Etats-Unis.

Nous avons là la preuve qu'il n'existe pas de droit sur la ficelle à lier, sauf sur celle qui contient du chanvre de Manille.

M. HENDERSON : C'est la sorte de ficelle que nous fabriquons.

M. T. I. THOMSON : Cette question de la ficelle d'engerbage présente un aspect beaucoup plus sérieux, à mon sens, que ne le feraient penser les observations du député de Halton. Si des Américains se sont coalisés dans le but d'arrêter à leur convenance le prix de la ficelle d'engerbage au Canada et, par suite, de pressurer nos cultivateurs, le gouvernement n'est pas tout à fait exempt de blâme. Le gouvernement conservateur avait, il y a quelques années, établi au pénitencier de Kingston une fabrique de ficelle qui, mise sur le marché à un prix peu supérieur au prix de revient, servait à régulariser le cours. Le gouvernement de la province d'Ontario avait fait le même chose à la prison centrale. Mais depuis que les libéraux sont au pouvoir, les manufacturiers n'ont cessé d'imposer aux cultivateurs des prix exagérés, et la ficelle qui sort du pénitencier de Kingston ou de la prison centrale de Toronto ne se vend pas un cent meilleur marché que les gens du trust américain ne vendent la leur. Et nos ministres, qui règlent leur conduite sur celle de ce syndicat, ne laissent pas de vendre à leurs amis les entrepreneurs à moitié meilleur marché qu'ils ne vendent aux cultivateurs. Ils exigent des cultivateurs de 9 et demi à 10 cents la livre pour la ficelle mêlée de chanvre de Manille, tandis qu'ils en cèdent à leurs amis des centaines de tonnes moyennant 4 et 5 cents la livre.

Le gouverement a la clef de la situation. S'il avait mis sur le marché sa ficelle d'engerbage à des prix raisonnables, nulle coalition n'aurait pu exiger d'avantage. Il doit y avoir quelque intérêt personnel en jeu, quelque complot formé dans le but de faire payer aux cultivateurs plus qu'il ne faut pour assurer au gouvernement un profit raisonnable sur la ficelle qui se fabrique pour son compte.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je ne saurais vraiment laisser passer sans rien dire des assertions aussi ridicules. Je ne peux pas comprendre comment un homme sensé ose s'exprimer d'une pareille façon. Le pénitencier de Kington ne produit que 400 tonnes de ficelle ; le Canada en consomme 28 millions de livres ; et l'on vient nous dire que c'est nous qui réglons le prix de la ficelle d'engerbage. Cela dépasse mon entendement. L'honorable député dit encore que nous avons vendu de la ficelle d'engerbage à des amis à 3 et 4 cents de moins qu'au public en général. Où prend-il cela?

M. T. I. THOMPSON : Dans le rapport de l'auditeur général. Je vais le mettre devant vous à l'instant.

L'honorable M. FITZPATRICK : J'aimerais bien à le voir. Nous mettons en vente tous les printemps ce qui s'est fabriqué de ficelle au cours de l'année. Une circulaire fait le tour du pays, avertissant les cultivateurs que chacun d'eux peut, sur demande, en avoir une certaine quantité au prix de revient, plus un cent. C'est ce que nous faisons depuis trois ans, et ceux-là le savent qui s'occupent d'une façon intelligente de ce qui se passe.

M. SPROULE : Vous vendez 10 cents et demi la livre, mais la livre ne contient que 600 pieds. La ficelle ordinaire a 650 pieds à la livre. En tenant compte de la longueur et des frais de transport, le prix est à peu près le même que celui auquel on peut l'acheter dans n'importe quel village du pays.

L'honorable M. FITZPATRICK : Cela ne prouve qu'une chose, c'est que la ficelle d'engerbage se vend un prix raisonnable, puisque nous vendons la nôtre au prix coûtant plus un cent. La main-d'œuvre nous coûte 50 cents par jour, et nous achetons la matière brute au prix le plus bas pour du comptant.

M. SPROULE : Comment se fait-il que l'année dernière, ou du moins l'année d'avant, on a vendu à M. Connelly à raison de 5 cents la livre ou environ ce qui en restait à la fin de la saison, tandis que les cultivateurs ont dû payer 10 cents.

L'honorable M. FITZPATRICK : Il n'a pas été vendu une livre de ficelle à M. Connelly depuis 1896. En 1896, M. Connelly, par l'entremise d'un individu du nom de Galliher, a pu acheter toute la production de l'année, et, comme conséquence, le gouvernement n'a pas mis une livre de ficelle en vente cette année-là.

M. SPROULE : Je puis me tromper sur le nom, mais je sais que la ficelle a été vendue, et l'on s'est excusé de l'avoir vendue à si bas prix en disant qu'elle se serait détériorée en la gardant. Nos cultivateurs en ont à l'année dans leurs granges, et elle ne se détériore pas. Elle peut se garder un an sans subir la moindre dépréciation : c'est ce que m'ont dit nombre de cultivateurs à qui j'en ai parlé. Et c'est cependant là-dessus que nos ministres se sont excusés d'avoir vendu une aussi grande quantité de ficelle d'engerbage à un prix beaucoup moins élevé que celui auquel on la vend aux cultivateurs.

L'honorable M. FITZPATRICK : Assurément l'honorable député (M. Sproule) fait confusion; et l'explication que je vais donner devra, je l'espère, lui faire reconnaître son erreur. Il y a deux ou trois ans—je ne me rappelle plus au juste—la Chambre adopta une résolution prescrivant au ministère de la Justice de ne disposer de la ficelle d'engerbage qu'en faveur des cultivateurs, de ne la leur vendre que par petites portions et à un peu plus que le prix de revient. Nous nous sommes conformés à cette résolution ; mais les cultivateurs n'ont pris qu'à peu près le quart de ce que nous avions. Ce qui restait à la fin de l'année a été vendu aux enchères, et c'est ce qui fait qu'elle n'a pas rapporté plus. Cela étant, il a été décidé, à la session suivante, de laisser au département de la Justice la faculté d'agir comme le font les autres manufacturiers, tout en donnant la préférence aux cultivateurs.

M. SPROULE : C'est pour n'avoir pas donné la préférence aux cultivateurs qu'il a fallu vendre aux enchères.

L'honorable M. FITZPATRICK : Quand je dis enchères, je n'entends pas dire qu'un encanteur a vendu en place publique, mais que des soumissions ont été demandées.

M. SPROULE : Nous avons voulu établir que des avis n'avaient pas été publiés dans les journaux, mais qu'on avait simplement adressé une circulaire à des personnes connues comme faisant habituellement trafic de ficelle d'engerbage, lesquelles personnes auraient envoyé leur soumission. Certains renseignements vrais nous avaient portés à croire qu'il y avait eu entente entre les soumissionnaires à l'égard de celui d'entre eux qui devait obtenir la ficelle et du prix qui devait en être payé. C'est ce qui était déjà arrivé pour la ficelle fabriquée au pénitencier de Kingston, laquelle avait été vendue MM. H. N. Bate et Fils et à la Hobbes Hardware Company of London, des mêmes personnes d'ailleurs qui ont mis la main sur le produit de la prison centrale, et ont par là maintenu la hausse des prix de la ficelle d'engerbage au Canada.

M. HEYD : Il n'est pas étonnant que l'honorable député de Grey-nord (M. T. I. Thomson) ait quitté la Chambre au moment où les faits allaient lui être révélés. Je vois qu'il est de retour. Si l'honorable député veut ouvrir le rapport de l'auditeur général à la page 43—M, il y trouvera un état des ventes de ficelle d'engerbage et des sommes qu'elles ont produites :

32,945½ livres, pur manille (600 pieds), à 10¼ cents et 10½ cents.
8,590 livres, pur manille (650 pieds), 11½ cents et 11¼ cents.
34,586 livres, sisal, à 9½ cents, 9¼ cents et 9 cents.
51,091 livres, manille mélangé (Monarch), à 10½ cents et 10¼ cents.
38,714½ livres, Kingston spécial, à 9½ et 9¼ cents.
84,724 livres, extra Standard, à 10½ cents et 10¼ cents.

Si l'on a vendu la ficelle d'engerbage à des prix comme ceux-là, on ne paraît guère l'avoir sacrifiée.

M. SPROULE : Quelle année était-ce cela?

M. HEYD : C'est le rapport de l'année dernière.

M. T. I. THOMSON : Je remercie beaucoup l'honorable député de Brant-sud (M. Heyd) de m'avoir fourni l'occasion d'exposer à la Chambre l'état véritable de la question.

Voici ce que je trouve dans les documents de la session de 1902-03 (vol. XXXVII, n° 1) au sujet des ventes de ficelle d'engerbage, telles que nous les fait connaître l'auditeur général :

Feuille d'érable (pur manille), 17,325 livres à 10 cents.
Manille mélangé (Monarch)—
6,783 livres à 10½ cents.
12,960 livres à 10¼ cents.
12,905 livres à 10 cents.
220,000 livres à 5 1-10 cents.
Agavé—
1,358 livres à 9½ cents.
8,000 livres à 9¼ cents.
15,905 livres à 9 cents.
200,065 livres à 6⅛ cents.
60,025 livres à 4⅛ cents.

Il est donc bien démontré que les Américains exercent une pression toute puissante sur les prix de la ficelle d'engerbage au Canada, et, cela depuis la suppression de la taxe. Si les monopleurs pressurent le peuple, comment excuser le gouvernement de faire la même chose. Le ministre de la Justice nous dit qu'il vend la ficelle d'engerbage à un prix peu supérieur au prix de revient ; or, nous voyons ici que la plus grande partie a été vendue à des entrepreneurs deux fois plus cher qu'on ne la vend aux cultivateurs. Voilà une chose que le ministre ne nous a pas expliquée, et je suis heureux de lui fournir une occasion de le faire.

L'honorable M. FITZPATRICK : Toute l'affaire a été expliquée pendant que l'honorable député (M. T. I. Thomson) était hors de la Chambre, il y a quelques instants.

M. T. I. THOMSON : J'ai parlé des ventes faites ces années dernires, telles qu'indiquées par l'auditeur général dans les documents de la session de 1903. Ceci n'est pas pour 1896.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'amendement est-il adopté ?

M. T. I. THOMPSON : Le ministre de la Justice devrait fournir l'explication demandée. L'imputation est très sérieuse.

L'honorable M. FITZPATRICK : Sérieuse? mais, pas du tout.

M. T. I. THOMSON : Pendant que le syndicat faisait payer la ficelle d'engerbage plus cher qu'il n'était raisonnable, le gouvernement, de son côté, demandait les mêmes prix que le syndicat. Dans ces conditions, les cultivateurs ne pouvaient avoir intérêt à acheter du gouvernement. S'apercevant qu'il n'avait pas pu vendre sa ficelle, pour la bonne raison qu'il en avait demandé un prix trop élevé, le gouvernement l'a vendue à bas prix à des amis, de qui les cultivateurs ont dû l'acheter ensuite aux prix établis par le syndicat.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je ne crois pas qu'il soit bien juste, à pareille phase de la session, d'obliger un ministre à revenir sur une explication déjà donnée, parce qu'il aura plu à un député d'aller faire un tour dans les couloirs pendant que se donnait cette explication. J'ai dit que la Chambre avait adopté une résolution prescrivant au ministère de ne vendre la ficelle d'engerbage qu'aux seuls cultivateurs. C'est ce que nous avons tenté de faire ; mais, à la fin de l'année, nous nous sommes aperçus qu'il nous en restait sur les bras une grande quantité, que nous avons décidé de vendre sur soumissions. La question est revenue sur le tapis l'année suivante, à l'occasion de la présentation du budget de mon département. Comme résultat des observations que je fis alors au comité, la résolution dont je viens de parler fut annulée et on permit à l'administration de disposer de la ficelle d'engerbage comme à l'ordinaire.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je propose qu'à la suite des mots " en vente " du paragraphe 2 soient insérés les mots " au Canada " ; qu'aussi, le mot " confisqué " soit remplacé par le mot " saisi ".

Les amendements sont adoptés.

Le comité fait rapport de ses travaux ; le projet de loi, tel qu'amendé, est lu la troisième fois et est adopté.

INSPECTION DES GRAINS.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 113) relatif à l'inspection des grains.

Article 2.

M. HENDERSON : Le président du comité a, je suppose, relu avec soin ce projet de loi depuis sa réimpression, et il est sans doute en mesure de nous dire si tout est parfait, y compris les modification apportées par le comité ?

M. CAMPBELL : Oui, j'ai repassé le bill dans son entier. Il y reste quelques légères modifications à faire dans sa rédaction. Je dois dire que nous y avons donné beaucoup d'attention. Le comité y a consacré onze séances, et je le crois bien près de la perfection.

Article 4.

M. CAMPBELL : Il y a ici quelque chose de changé. Aux mots " dans sa division ", nous avons ajouté les mots " ou ses divisions ".

M. HENDERSON : C'est en vue de n'avoir qu'un inspecteur en chef pour le tout ?

M. CAMPBELL : Oui.

Article 52.

Les droits d'inspection perçus sur les différents districts sont versés par les inspecteurs au fonds consolidé du revenu du Canada, dont ils font partie.

M. CAMPBELL : Nous voulons retrancher cet article, et y substituer l'article 87. L'ob-

vers un grand élévateur. De plus, ils reçoivent souvent des céréales à certaines époques de l'année lorsqu'elles sont humides et en mauvais état. Elles sont séchées dans l'élévateur et il serait absolument impossible de les inspecter. Toutefois, lorsque ce grain est expédié, il subit l'inspection officielle et on doit ensuite éviter de le mélanger avec d'autres. Je ne crois pas possible de modifier cet article sans inconvénient. De fait, M. Horn, l'inspecteur en chef, dont le témoignage à cet égard a été très clair, a cru que cela était absolument inutile.

J'aimerais mieux que le comité laissât le bill tel quel pendant un an ; alors, si l'on juge nécessaire d'établir d'autres divisions d'inspection plus à l'ouest et que des inspections sont nécessaires à Brandon et à Prince-Albert comme elles le sont aujourd'hui à Winnipeg—ce qui arrivera probablement au fur et à mesure que les vastes plaines du Nord-Ouest se peupleront—nous pourrons adopter les amendements que bon nous semblera. Vu la situation présente du commerce de grains là-bas, je ne crois pas opportun ni avantageux pour les intéressés d'inspecter ce grain à l'entrée et à la sortie, et le comité a été du même avis.

L'amendement (de M. Henderson) est repoussé.

Article 73.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je propose d'insérer après le mot "ou" dans la neuvième ligne de l'article 75, le mot "à", de manière que la phrase se lise ainsi :

Tout le blé inspecté à Winnipeg ou à un autre endroit de l'Ouest doit être inspecté de nouveau à Fort-William ou à d'autres élévateurs de têtes de lignes, etc.

Je propose aussi de remplacer les mots "la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique" par les mots "toute compagnie de chemin de fer".

M. BOYD : Avant que rapport soit fait du bill, je désire revenir sur un sujet dont j'ai entretenu la Chambre l'an dernier: l'affichage du prix du blé au Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest sur le tableau des gares à Fort-William. J'ignore si une pareille disposition serait plus à sa place dans le présent bill ou dans la loi ayant trait aux céréales.

M. CAMPBELL : Ce sujet se rapporte à la loi concernant les céréales.

M. BOYD : Je désire m'en assurer, car je veux tâter l'opinion de la Chambre. L'an dernier, j'ai proposé de rendre cet affichage obligatoire, mais je n'ai pas réussi.

M. CAMPBELL : Cette question a été agitée en l'absence des députés du Manitoba.

M. BOYD : Je connais l'opinion de la population de Winnipeg. Elle ne veut pas entendre parler d'une clause semblable. Je désirais seulement savoir si je pouvais proposer mon amendement à cette phase du débat.

M. HENDERSON : Lorsque l'honorable député m'a parlé de son amendement, j'ai cru qu'il fallait le greffer sur la loi concernant les céréales. Néanmoins, s'il est possible de l'incorporer dans le présent bill sans amoindrir son utilité, je le veux bien.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Cet amendement concerne à proprement parler la loi des céréales.

Rapport est fait du bill qui est voté en troisième délibération et adopté.

LOI DE LA MILICE.

L'ordre du jour appelle :

La Chambre de nouveau en comité pour étudier le bill (n° 5) concernant la milice du Canada.—(Sir Frederick W. Borden.)

M. HAGGART : Je prie le ministre de laisser ce bill en suspens jusqu'à ce soir. Le chef de l'opposition est absent et il désire être ici à la reprise des délibérations. De plus, M. le colonel Tisdale doit proposer un amendement. Je croyais que par suite d'une entente avec le ministre de la Milice l'étude du présent bill avait été remise à demain.

Sir FREDERICK BORDEN : Nous sommes convenus d'en terminer l'étude en comité général et de remettre la troisième délibération à demain alors que le représentant de Norfolk-sud (M. Tisdale) pourra présenter les motions dont il a donné avis. Il ne s'agit maintenant que de faire adopter certains articles dont il a été question la dernière fois que le comité s'est occupé de ce projet de loi.

M. HAGGART : La seule raison qui m'engage à présenter cette demande, c'est que le leader de l'opposition m'a laissé une note me priant d'obtenir du gouvernement que le bill de la Milice soit laissé en suspens jusqu'à son retour.

M. SAM. HUGHES : Le ministre, ou le leader de l'opposition, devait rédiger un article sur lequel ils s'étaient entendus ensemble. J'ignore ce qui a été fait. Je demanderai au ministre de la Milice de laisser le bill en suspens jusqu'au retour du chef de la gauche, cette nuit.

La Chambre se forme en comité pour étudier le bill.

Article 69.

L'Exécutif peut mettre la milice ou toute partie de la milice, en service actif partout dans le Canada et en dehors du Canada, pour la défense de ce dernier, en quelque temps que ce soit où il paraît à propos de le faire en raison de circonstances critiques.

Sir FREDERICK BORDEN : Lorsque le comité a étudié cet article précédemment, on a demandé d'ajouter une clause conditionnelle exigeant que les Chambres soient réunies dans un certain délai après que la milice aura été appelée sous les drapeaux, en raison de circonstances critiques. J'ai copié presque textuellement la loi anglaise qui s'appli-

jet de cette modification est de permettre au gouvernement de prendre les honoraires d'inspection sur ceux de la pesée. L'article que nous proposons d'ajouter porte la même disposition que l'article 87 ; et, lorsque nous serons arrivés à l'article 87, nous proposerons de le supprimer tout simplement. Je propose donc en amendement que l'article 52 soit retranché et qu'en sa place soit inséré l'article suivant :

Les droits d'inspection sur les grains inspectés dans les limites de la division sont traités comme une taxe à acquitter par le voiturier ou l'exploitant de l'entrepôt qui est en possession du grain au moment de l'inspection, et ils sont versés par l'entremise de l'inspecteur en chef au fonds consolidé du revenu du Canada, dont ils font partie, et il en est tenu compte par l'inspecteur en chef de la manière et avec les détails que prescrit le ministre à sa discrétion.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Ceci met l'article 87 à la place de l'article 52.

L'article tel que modifié est adopté.

Article 69.

M. T. I. THOMSON : Le comité me permettra d'appeler son attention sur certain peseur de grain de mon comté que le gouvernement a nommé sans pourvoir, à ce qu'il prétend, au payement de ses services. Y a-t-il dans ce projet de loi une disposition qui pourvoie au paiement d'un individu chargé de peser le grain ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Certains honoraires lui sont alloués par wagon.

M. T. I. THOMPSON : Comment en fera-t-il la perception?

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Nous aurons à faire des règlements à ce sujet. Cette loi, une fois adoptée, nous y autorisera.

M. T. I. THOMPSON : Alors, c'est l'intention du gouvernement d'y voir.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Oui, d'établir certains droits pour tout le grain pesé au dehors.

Article 74.

M. HENDERSON : La question qui a le plus divisé le sous-comité chargé de l'élaboration de ce bill est celle de ce mélange des grains ou plutôt celle de permettre que les grains soient mêlés dans l'Ouest ou après qu'ils sont placés dans l'élévateur. Tout en étant d'accord avec mes collègues du comité sur presque tous les autres points, je me suis réservé le droit de m'opposer plus tard à la dispositoin dont je viens de parler ; et, pour saisir immédiatement le comité de l'objet que j'ai en vue, voici l'amendement que je propose :

Que les mots suivants soient ajoutés à l'article 74 :

Et tout grain placé dans quelque élévateur à Winnipeg sera examiné par l'inspecteur du gouvernement avant d'y être déposé et l'inspection qui en sera faite à sa sortie de l'élévateur devra lui assigner sa qualité actuelle.

Les meuniers de l'Est se plaignent, paraît-il, de recevoir du grain qui n'ait pas la même qualité qu'il avait en entrant dans les élévateurs. On ne leur livre pas, à la sortie des élévateurs, du grain de première qualité, telle que les meuniers de l'Ouest, entre autres la maison Ogilvie, peuvent se le procurer; et ils se trouvent, par rapport à ces derniers, dans une situation désavantageuse dans la concurrence qui leur est faite pour la vente de la farine. En me servant du mot " élévateur," je n'entends pas nécessairement un élévateur public, mais tout élévateur où l'on entrepose du grain. L'amendement que je propose aura pour effet d'assurer à l'acheteur la même sorte de grain que l'on aura inspecté au moment de le déposer dans l'élévateur ; et, comme la question intéresse au plus haut point les meuniers de l'Est, je crois qu'elle mérite d'être prise en sérieux examen par le comité. Mes collègues, je l'avoue, n'ont pas été de mon sentiment sur ce point; mais, à cause de la manière dont mon attention y a été appelée, et plus particulièrement par un meunier de mon comté, j'ai cru devoir soumettre cette modification à l'examen du comité.

M. CAMPBELL : Comme le dit l'honorable député de Halton, c'est, à proprement parler, le seul point sur lequel les membres du comité n'ont pu tomber d'accord.

Je puis dire que les élévateurs de Winnipeg dont il parle ne sont pas des élévateurs publics. La preuve faite en notre présence par M. Horn, l'inspecteur en chef de la division de l'Ouest, et les lettres des propriétaires de la minoterie Ogilvie qui reçoit une grande quantité de grain de cet élévateur, indiquent que ce grain était aussi bon que les échantillons choisis dans d'autres élévateurs. Il est d'usage que les commerçants de Winnipeg aient jusqu'à 50 ou 60 élévateurs sur tout le parcours de la ligne. Ils achètent du grain en n'importe quel temps, et le comité a été d'avis que les acheteurs pouvaient disposer de cette marchandise comme bon leur semblait et mettre tout leur grain dans un même réservoir s'il leur en prenait fantaisie, que personne n'avait rien à y voir; mais que, s'ils rendaient ce grain à Winnipeg et demandaient à l'inspecteur de l'examiner et de le classer, il ne devait plus y avoir de manipulation ni de mélange. Nous avons soigneusement paré à cet inconvénient ; mais si vous exigez que tout le grain soit inspecté à l'entrée dans l'élévateur à Winnipeg, même dans un élévateur privé, vous multipliez le travail et vous rendez nécessaire l'emploi d'un plus grand nombre de fonctionnaires. Cependant, vous n'obviez pas à l'inconvénient signalé par le représentaot de Halton (M. Henderson), attendu qu'il y a des élévateurs plus à l'ouest, à Brandon, à Emmerson et ailleurs, qui reçoivent ce grain des petits entrepôts situés sur le parcours de la voie ferrée. Chaque fois que ceux-ci sont remplis, ils expédient le grain

que en pareil cas et je propose d'ajouter l'article 69a suivant :

Chaque fois que l'Exécutif met la milice ou toute partie de la milice en service actif partout dans le Canada et en dehors du Canada, pour la défense de ce dernier, si le parlement est alors en vacances en raison d'un ajournement ou d'une prorogation qui n'expirera pas avant dix jours, une proclamation sera lancée convoquant le parlement dans un délai de quinze jours et le parlement se réunira et siégera le jour désigné dans ladite proclamation et continuera à siéger et à délibérer comme s'il avait été ajourné ou prorogé à ce jour-là.

M. HAGGART : Le comité n'a-t-il pas déjà adopté cet article ?

Sir FREDERICK BORDEN : Non ; quelqu'un a proposé d'insérer dans le projet de loi un article ayant la même portée que celui-ci, et j'ai promis d'en faire rédiger un. Voilà celui que le ministre de la Justice m'a remis; il est imité de la loi anglaise.

M. MACLEAN : Le gouvernement se propose-t-il de ne permettre d'appeler la milice sous les drapeaux que pour la défense du Canada? Ce serait une faute de notre part, j'en ai la ferme conviction. Nous formons partie intégrante de l'empire britannique ; pour sa défense il peut y avoir lieu de mettre la milice en service actif et de l'envoyer en dehors du Canada. Il y a une alliance politique de nos jours entre le Canada et l'empire. Il y a aussi, selon moi, une alliance défensive. Le présent bill renferme la formule de serment suivante : " Je promets sincèrement, et jure que je serai fidèle à Sa Majesté et lui porterai vraie allégeance."

L'amendement proposé reproduit les expressions de l'article auquel je m'oppose, à savoir :

Chaque fois que l'Exécutif met la milice ou toute partie de la milice en service actif partout dans le Canada et en dehors du Canada pour la défense de ce dernier——

Et ainsi de suite. Je m'oppose à cette restriction ; je ne veux pas que la milice du Canada serve exclusivement à la défense du pays.

Formons-nous partie de l'empire, oui ou non ? Si nous en formons partie, ainsi que je le soutiens, la milice et les ressources du Canada doivent être au service de l'empire, du consentement, bien entendu, de la population canadienne tel qu'exprimé par le parlement. Une clause de la loi devrait permettre au Gouverneur en conseil d'envoyer la troupe en dehors du Canada, non seulement pour la défense de ce dernier, mais pour la défense de l'empire. Il y a de nos jours une alliance politique entre notre pays et l'empire. Il y a également, selon moi, une alliance défensive. Aujourd'hui le Canada est sous la protection de l'armée et de la marine de la mère patrie. Certes, tant qu'il en sera ainsi, nos lois ne devront pas déclarer que la milice canadienne ne servira qu'à la défense du Canada. Outre l'alliance politique et défensive qui existe entre notre pays et l'empire, j'espère qu'avant longtemps des liens commerciaux plus étroits nous uniront à la mère patrie. Voilà le grand problème qui préoccupe aujourd'hui l'empire : resserrer l'union politique, défensive et commerciale entre les différentes parties qui le composent. Puisque c'est la tâche entreprise par la population de l'empire, que le Canada n'aille pas, à cette phase importante de ce solennel débat, proclamer que sa milice ne franchira la frontière que pour la défense du pays. Faisons preuve de loyauté. Proclamons devant l'univers entier qu'à l'heure du danger toutes les colonies voleront au secours de la mère patrie. Adopter la présente disposition, ce serait virtuellement déclarer que la puissance et les ressources du Canada, l'aînée de ses filles, ne seront pas au service de la mère patrie.

De nos jours, il se produit en Angleterre une agitation grosse de conséquences pour le Canada—en faveur d'une union plus étroite entre l'Angleterre et ses possessions. Cette agitation grandit. Le gouvernement anglais a épousé cette doctrine plus ou moins ouvertement. La commission créée par M. Chamberlain s'est prononcée l'autre jour en faveur d'étendre l'application du principe du commerce privilégié. N'allons pas nuire à ce projet en déclarant que si nous avons des soldats, c'est uniquement pour défendre notre territoire. Chaque jour, M. l'Orateur, dans la prière pour le Roi, demande au ciel " de lui donner la force de remporter la victoire sur tous ses ennemis ". Cette prière part du cœur de tous les citoyens. Que nos lois ne donnent pas le démenti aux paroles que nous prononçons ici chaque jour. Je suis un Canadien et rien autre chose qu'un Canadien ; je suis un nationaliste et rien autre chose qu'un nationaliste. Je crois pourtant que l'avenir du Canada dépend du maintien du lien impérial et que nous devons être prêts à prendre en toutes circonstances fait et cause pour l'empire. Puisqu'il en est ainsi, n'allons pas inscrire dans nos statuts que nos forces militaires seront uniquement employées à défendre le Canada.

Pourquoi imposer des restrictions ? Laissez ces mots-là de côté et l'article ne provoquera pas d'objections de ma part. Si vous les incorporez dans la loi, vous nous mettrez dans une fausse position et vous ferez croire que les Canadiens ne veulent pas soutenir la cause de l'empire. Nous sommes prêts à la défendre ; néanmoins, nous désirons jouir d'une indépendance absolue, être libres de dire ce que nous ferons. Nous ne voulons pas être obligés de prendre les armes, mais nous désirons pouvoir accourir sous les drapeaux si le cœur nous en dit. Mais, sous l'empire des dispositions du présent article, le Gouverneur en conseil aura les mains liées, il ne saura que faire. Les ministres diront : Nos pouvoirs sont restreints ; nous ne pouvons pas envoyer nos militaires au delà des frontières, sauf pour la défense du Canada. Si nous refusons de remplir nos obligations envers l'empire, agissons ouvertement et prenons des mesures pour nous en séparer.

M. MACPHERSON : Ah ! ah !

M. MACLEAN : C'est votre intention.

M. MACPHERSON : L'intention de qui ?

M. MACLEAN : L'intention de celui qui a rédigé ce projet de loi, quel qu'il soit.

M. MACPHERSON : L'honorable député (M. Maclean) doit être juste. Il ne saurait être question de rien de tel. Mon honorable ami ne sait-il pas qu'on ne peut envoyer que des volontaires en dehors du Canada ?

M. MACLEAN : Je connais la portée du présent bill.

M. TALBOT : Que disait l'ancienne loi?

M. MACLEAN : Elle donnait carte blanche à l'Exécutif. Cette question a été discutée par la Chambre ces jours derniers et on a démontré alors que le Gouverneur en conseil avait le pouvoir d'envoyer les soldats canadiens en dehors du pays sans être lié par les mots " pour la défense du Canada."

M. TALBOT : Non ; le Gouverneur en conseil ne pouvait pas les envoyer hors des frontières.

M. MACLEAN : Eh bien ! prescrivons dans ce bill qu'il le pourra.

M. HEYD : Allons donc ! L'honorable député accorderait-il au gouvernement le pouvoir d'envoyer notre milice au Sud-africain?

M. MACLEAN : Certainement, pourvu que le Gouverneur en conseil assume la responsabilité de cette décision et réunisse ensuite les Chambres pour la faire ratifier ou infirmer. Comment l'honorable député, un libéral, propose de restreindre la liberté du parlement du Canada et de l'Exécutif !

M. HEYD : Je restreindrais assurément cette liberté de façon à ce qu'ils ne puissent pas envoyer les nôtres dans le Sud-africain.

M. MACLEAN : Pourquoi?

M. HEYD : Parce qu'ils n'ont pas le droit de le faire.

M. MACLEAN : L'honorable député me permettra de lui expliquer pourquoi il ne devrait pas y avoir de restriction. La mère patrie avec ses armées de terre et de mer a mis le Canada à l'abri de toutes les attaques, de quelque côté qu'il fût menacé. Elle a versé son sang et répandu ses trésors sur ce continent pour la défense du territoire canadien. Pourquoi, irions-nous lier les mains à notre gouvernement et l'empêcher de secourir la mère patrie comme elle nous a secourus? Pourquoi les habitants du Canada ne seraient-ils pas au service de l'Empire?

M. HEYD : Le gouvernement de la Grande-Bretagne peut-il envoyer la milice anglaise au Sud-africain?

M. MACLEAN : La milice est toute notre armée. L'honorable député fend les cheveux en quatre. Notre seule armée, c'est la milice en service actif ; nous n'avons pas d'autres troupes pour défendre ce pays. Je le répète, lorsque l'empire nous protège dans tous les coins du globe, pourquoi la force militaire du Canada ne serait-elle pas à son service ? La mère patrie nous a défendus ; elle a combattu pour nous ; elle nous protège et protège le pavillon canadien sur toutes les mers de l'univers. Cela étant, pourquoi nous lier les mains? Soyons libres. Que l'Exécutif assume la responsabilité, qu'il réunisse les Chambres, mas qu'il ait la faculté de voler au secours de l'empire dans les circonstances critiques. Le temple de Janus n'est pas fermé ; tous les jours éclatent des conflits internationaux, et le Canada dans ces circonstances doit être prêt, non seulement à défendre son territoire, mais à voler au secours de l'empire. Qu'a fait celui-ci pour les Canadiens ? Il nous a garanti la libre jouissance d'institutions dont nous sommes fiers et que nous nous efforçons de maintenir sur ce continent——

M. TALBOT : Et notre territoire qu'il a sacrifié?

M. MACLEAN : Soit ! L'honorable député est originaire de la province de Québec à laquelle l'empire garantie aujourd'hui la jouissance de ses droits et, lui et tous les autres habitants du pays, doivent être prêts à défendre l'empire qui nous assure la jouissance de nos droits contitutionnels. Alors, pourquoi ne serions-nous pas Anglais et fiers des liens qui nous attachent à la Grande-Bretagne? Pourquoi feuilleterions-nous ce projet de loi pour en effacer toute mention de l'empire ? Les soldats de la milice jurent fidélité au Roi ; ici, nous prions pour que Sa Majesté triomphe de tous ses ennemis et, si nous devons faire partie de l'Empire, pourquoi ne serions-nous pas prêts à le défendre? Pourquoi refuser à l'Exécutif pleine liberté de faire ce qu'il jugera à propos dans les circonstances, pourvu toutefois que les Chambres soient réunies, que le Canada conserve son entière liberté d'action, et qu'aucune influence extérieure ne puisse nous imposer sa volonté ? La population canadienne consent à se fier au gouvernement ; celui-ci jouit toujours de la confiance du peuple, si bien que l'Exécutif ne devrait pas avoir les mains liées. La troupe a pour but de défendre le pays et l'empire et il est de suprême importance que l'Exécutif puisse avoir recours à elle dans les circonstances critiques. Le salut de la nation et de l'empire est la loi suprême, et aucune entrave quelconque ne devrait être imposée au gouvernement, le dépositaire de l'autorité souveraine. Supprimons donc ces mots. Si le gouvernement persiste à vouloir adopter cet article tel qu'il est rédigé, je proposerai de retrancher les mots " pour la défense de ce dernier."

L'honorable M. FITZPATRICK : Selon moi, voilà bien du bruit pour rien. L'ancienne loi était vague et obscure ; elle ne permettait pas de trancher dans un sens ou dans l'autre la question de l'envoi de la

troupe au delà des frontières. Je parle ainsi parce que j'ai attentivement étudié ce problème à l'époque des hostilités dans le Sud-africain.

Aujourd'hui, nous accordons à l'Exécutif le pouvoir de faire servir la milice à la défense du Canada sur notre territoire ou au delà des frontières. De plus, nous décrétons que le parlement se réunira quinze jours après une déclaration de guerre et après que les soldats auront été appelés sous les drapeaux, afin qu'il décide s'ils sortiront du territoire canadien et qu'il règle leur sort.

Parlant en ma qualité de membre du parlement, je déclare que j'hésiterais longtemps avant de donner à n'importe quel gouvernement un blanc-seing l'autorisant à mettre notre milice en service actif partout dans le Canada et en dehors du Canada, lorsque les Chambres peuvent être convoquées après un avis de quinze jours.

Pourquoi ne pas laisser cette matière entre les mains du parlement ? L'empire britannique ne s'écroulera pas dans un intervalle de quinze jours. Pourquoi ne pas s'en remettre au parlement du soin de trancher cette question ?

M. MACLEAN : Que le parlement déclare que notre milice pourra être mise en service actif tant pour la défense du Canada que pour celle de l'empire.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je crois que l'honorable député ne comprend pas bien la portée de son amendement. Il nous propose d'autoriser le Gouverneur en conseil d'envoyer, sans l'assentiment des Chambres, des troupes dans n'importe quelle partie de l'empire britannique. Voilà une proposition que je ne puis accepter.

M. MACLEAN : J'aimerais avoir un texte de loi autorisant le Gouverneur en conseil de mettre la milice canadienne en service actif partout dans le Canada et en dehors, sans que sa volonté soit entravée par la restriction que contient l'amendement.

L'honorable M. FITZPATRICK : Cette éventualité est prévue.

M. MACLEAN : Ne lui liez pas les mains et autorisez le Gouverneur en conseil à envoyer des troupes au dehors ou partout où il le jugera convenable.

L'honorable M. FITZPATRICK : C'est le pays qui doit prendre cette initiative et non pas le Gouverneur en conseil.

M. MACLEAN : Pourquoi l'Exécutif du Canada n'aurait-il pas les pouvoirs qui sont conférés au conseil des ministres de la Grande-Bretagne ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Ce n'est pas du tout la même chose.

M. MACLEAN : Oui ; nous formons partie de l'empire et nous devons assumer les responsabilités qu'entraîne notre titre de sujets britanniques. La défense de l'empire est tout aussi importante que celle du Canada. C'est à ce point de vue que j'envisage la question.

L'honorable M. FITZPATRICK : Nous aussi nous reconnaissons que nous formons partie de l'empire et nous sommes prêts à assumer les responsabilités que notre situation nous impose.

M. SPROULE : Au cours de cette malheureuse guerre de l'Afrique australe, nos troupes ont été autorisées à se rendre sur le théâtre des hostilités sans que le parlement ait été convoqué.

L'honorable M. FITZPATRICK : C'étaient des troupes de volontaires.

M. SPROULE : Oui ; mais quelle a été la réponse du premier ministre aux objections que l'on a soulevées dans le temps ? Mon très honorable ami a déclaré, pour justifier l'attitude du gouvernement, que le sentiment public s'était prononcé avec tant de force en faveur de nore intervention dans cette lutte qu'un refus de l'Exécutif d'envoyer des troupes à la défense de l'empire aurait peut-être provoqué une révolte. Le gouvernement, connaissant la loyauté du peuple canadien, s'est cru justifiable d'intervenir. Le sentiment public s'était manifesté avec tant de force qu'aucun gouvernement n'aurait pu y résister. Le pays n'a pas souffert de cette intervention, qui était parfaitement opportune.

L'honorable député d'York-est (M. Maclean) propose un amendement qui ne va pas au delà de ce qu'on a fait à ce moment critique. Le ministre de la Milice nous dit qu'il a puisé cet article dans l'Acte impérial, mais il oublie que celui-ci s'applique à l'empire tout entier et que les troupes peuvent être envoyées dans toutes les parties de la Grande-Bretagne et de ses colonies.

Sir FREDERICK BORDEN : Mon honorable ami me permettrait-il de placer ici une observation que j'avais l'intention de faire plus tard? Les milices de la Grande-Bretagne ne peuvent être envoyées en dehors des limites de la Grande-Bretagne.

M. GOURLEY : Cette observation n'a pas sa raison d'être ici et elle est absolument contraire au sens commun.

Sir FREDERICK BORDEN : Les miliciens anglais ne peuvent être envoyés au Canada.

M. GOURLEY : C'est une pure argutie.

M. SPROULE : Entendez-vous dire que la milice de la Grande-Bretagne ne peut être envoyée en dehors du Royaume-Uni?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui.

M. SPROULE : J'ai toujours cru le contraire.

Sir FREDERICK BORDEN : Vous vous trompiez.

M. SPROULE : Je croyais que cette milice pouvait, en tout temps, être envoyée dans n'importe quelle partie du monde, longtemps

même avant que les hostilités fussent déclarées, et que le gouvernement britannique pouvait, bien que le parlement ne fût pas en session, envoyer ses grands cuirassés dans n'importe quelle partie du monde, lorsqu'il s'agissait de la défense de la patrie. Laissera-t-on dire qu'une colonie qui forme partie intégrante de l'Empire, aussi bien protégée par la marine anglaise que la Grande-Bretagne elle-même, refuse ou est incapable de joindre ses forces à celle de la mère patrie pour une action commune sur un point quelconque du globe.

L'honorable M. FITZPATRICK : Ce n'est pas ce que nous prétendons.

M. SPROULE : Si l'affirmation du ministre de la Milice est exacte, il n'y a pas d'autre conclusion à en tirer. Je soutiens que l'Exécutif britannique peut, au premier signe de danger et sans l'assentiment des Chambres, envoyer la flotte anglaise dans n'importe quelle partie du monde.

L'honorable M. FITZPATRICK : Vous avez raison.

M. SPROULE : Et cette flotte peut se rendre immédiatement sur le théâtre des hostilités et ouvrir le feu sur les ennemis de l'empire.

M. GOURLEY : Il en est de même aussi pour l'armée régulière.

M. SPROULE : Parfaitement. L'empire a le droit de se protéger. Voilà les pouvoirs que possède le gouvernement impérial aux termes de la loi anglaise que nous prétendons copier. L'Angleterre a tout l'empire pour champ d'opération, mais notre sphère d'action est moins vaste. Pour cette raison je dis que nous ferions moins que notre devoir si nous ne nous déclarions pas prêts, en tout temps, à voler à la défense de l'empire et si notre gouvernement, assumant toute la responsabilité de ses actes, n'était pas prêt à prendre l'attitude qu'il a prise dans la guerre de l'Afrique australe, et à envoyer nos troupes en dehors du Canada pour défendre les intérêts anglais. Si nous ne sommes pas disposés à en agir ainsi, le lien qui nous unit à la mère patrie est un vain mot. Nous jouissons de la protection que nous accorde la Grande-Bretagne dans toutes les parties du monde. Notre commerce, notre industrie, nos personnes sont sous la sauvegarde de la flotte et de l'armée anglaises et cette puissante protection nous inspire un grand sentiment de sécurité.

Ce serait faire preuve de lâcheté que de ne pas être prêts à faire notre part pour défendre l'empire en quelque coin du globe qu'il soit menacé. Nous ferions moins que notre devoir comme partie intégrante de l'empire et nous ne ferions pas ce que la population loyale du Canada attend de nous, si nous insérions dans nos statuts des dispositions qui nous empêcheraient d'accepter toutes les responsabilités qui nous incombent.

Si nous oublions à ce point les devoirs qui nous sont imposés, le peuple canadien nous demanderait un compte sévère de notre conduite.

M. JABEL ROBINSON (Elgin-ouest) : Il n'y a rien qui contribuerait plus à la paix universelle que de faire savoir au monde que la Grande-Bretagne et ses colonies sont unies dans un sentiment de défense commune. Je suis convaincu que si les puissances européennes apprenaient que toutes les colonies britanniques : le Canada, l'Australie, l'Afrique australe, sont unies dans un même sentiment, fort et vigoureux, et sont fermement déterminées à défendre chaque partie de l'empire britannique, elles hésiteraient longtemps avant de déclarer la guerre à la mère patrie.

C'est pour cette raison que je désirerais voir amender cet article de façon à permettre au Gouverneur en conseil d'envoyer, lorsque les circonstances l'exigeraient, les soldats de notre milice prêter main-forte aux troupes de l'empire, lorsqu'une nation nous aura déclaré la guerre et lorsque notre sécurité sera compromise, sans qu'il soit nécessaire d'obtenir au préalable l'assentiment des Chambres. J'espère que l'on amendera le bill en ce sens. L'heure d'intervenir dans la lutte en faveur de l'empire sonnera peut-être plus tôt que nous le pensons. Supposons qu'une flotte étrangère remonte le Saint-Laurent—c'est là une éventualité qui peut se présenter bientôt, car les causes de conflit entre la Grande-Bretagne et les nations qui la jalousent sont nombreuses—allons-nous attendre tranquillement, avant d'agir, que le parlement ait été convoqué ? Est-ce que notre devoir ne serait pas de fondre immédiatement sur l'ennemi afin d'empêcher l'invasion de notre pays ? Je crois que nous devrions nous mettre immédiatement en défense afin de repousser l'envahisseur. De même, je crois que dans les cas de nécessité, le Gouverneur en conseil devrait avoir le droit d'envoyer notre milice en dehors du Canada, partout où les intérêts de la défense de l'empire l'exigeraient.

M. SEYMOUR GOURLEY (Colchester) : M. le président, je n'ai pas l'habitude de me servir de paroles sévères à l'égard de qui que ce soit, mais je crois que j'aurais raison de le faire aujourd'hui. Je n'ai pas l'intention d'accuser l'auteur de cet article de vouloir relâcher le lien qui nous unit à la Grande Bretagne—je ne connais pas les mobiles qui le font agir—mais, s'il m'est permis d'exprimer toute ma pensée, je dirai qu'après avoir comparé le texte qui nous est soumis avec les dispositions de l'ancienne loi je suis forcé d'en venir à la conclusion que l'on veut certainement amoindrir l'autorité que le gouvernement possède actuellement sur notre milice. Cela est évident.

Parlez de ce projet de loi au premier milicien que vous rencontrerez sur la rue et il vous dira, s'il a eu connaissance de la discussion qui a eu lieu précédemment en cette Chambre, que l'objet que l'on a en vue en modifiant l'ancien texte, c'est de relâcher le

lien qui unit le Canada à l'empire. Je ne sais si c'est bien là l'intention de l'auteur de cet article, mais ce que je sais, après avoir étudié le sentiment public, c'est qu'on doute de la fidélité et de la loyauté du Canada envers l'empire. C'est là une constatation pénible à faire à l'heure qu'il est, mais d'un autre côté, il est impossible de le nier.

Je ne veux rien dire de désobligeant à l'adresse du Solliciteur général, car il est absent et j'ai toujours été en excellents termes avec lui, mais il n'en est pas moins vrai que, dans le discours qu'il a prononcé à Londres l'autre jour, il a déclaré qu'il existait au Canada un parti séparatiste. Pour ma part, je crois que cette assertion est erronée. Je veux simplement appeler votre attention sur l'effet que ces paroles ont produit sur l'opinion publique au Canada et ailleurs. Je ne crains pas la séparation ; aucune puissance au monde ne peut détacher de l'empire une partie quelconque du Canada. Tout homme qui désire ou qui rêve la rupture du lien qui nous unit à la Grande-Bretagne, ne doit pas oublier que le sang anglais inondera nos rues avant de voir la réalisation de son désir ou de son rêve. Non, pas une puissance au monde n'est capable de séparer ce pays de l'empire britannique. Une pareille calamité n'est pas à redouter; mais il est pénible de voir se répandre l'impression que les intérêts de l'empire ne nous touchent pas et que le Canada n'est pas prêt à défendre partout le drapeau anglais, s'il était jamais menacé dans un coin quelconque du globe. Si les gens qui ont affirmé qu'il existait un parti séparatiste faisaient tout leur devoir, le monde ne serait pas longtemps sous une fausse impression à ce sujet. Tout ce que ces gens-là auraient à faire pour dissiper une pareille erreur, ce serait de se lever et d'exprimer les sentiments que j'exprime aujourd'hui et de se déclarer prêts à combattre pour l'empire partout et toujours.

Je vais m'occuper maintenant du discours du ministre de la Milice. L'honorable ministre venant de la Nouvelle-Ecosse, devait posséder une certaine dose de sens commun et avoir assez d'intelligence pour comprendre, à la première lecture, le texte d'un projet de loi. Lorsqu'il me dit qu'il n'y a aucune différene entre l'ancien article et le nouveau, il m'est impossible de croire qu'il a lu la disposition que nous discutons en ce moment.

Pour tout homme qui lit les deux articles, l'ancien et le nouveau, il est évident qu'il y a entre eux une profonde différence.

Le ministre de la Justice a fait une déclaration encore plus étrange que celle de son collègue. Je veux bien croire qu'il n'a pas eu l'intention de nous induire en erreur, car j'ai dans l'idée qu'il ne comprend pas très bien le bill dont la Chambre est saisie. Répondant à une question de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), il a dit qu'en Angleterre les volontaires ne pouvaient être envoyés en dehors du Royaume-Uni. Il a sans doute voulu, par cette réponse, nous jeter de la poudre aux yeux. Il n'y a aucune parité entre les deux cas.

En Angleterre c'est l'armée régulière qui est chargée de la défense du territoire et des intérêts britanniques dans le monde entier. Lorsqu'il y a urgence, le gouvernement a le droit d'envoyer tous les soldats qui composent cette armée sur n'importe quel point du globe. De même, il peut envoyer à l'étranger tous les marins de la marine de guerre. Pour ne pas laisser le territoire de la Grande-Bretagne absolument sans défense, lorsque l'armée régulière est allée au loin combattre les combats de l'empire, le gouvernement a le pouvoir d'appeler la milice sous les armes. Si vous permettez à votre milice d'aller combattre nos combats en dehors du Canada, je ne m'opposerais pas à ce que vous conserviez ici un nombre suffisant de volontaires pour défendre notre territoire. Voilà une proposition qui serait très raisonnable. La milice est notre seule armée permanente et je voudrais qu'elle fût placée sur le même pied que l'armée régulière de la Grande Bretagne, et que le Gouverneur en conseil pût l'envoyer dans n'importe quelle partie du monde défendre les grands intérêts de l'empire.

Je voudrais aussi que le Gouverneur en conseil eût les mêmes pouvoirs pour envoyer à l'étranger la milice navale que l'on est en train de créer. Il serait étrange que l'Acte de la milice ne contînt pas une disposition à cet effet.

Lorsque le ministre de la Milice a voulu persuader à la Chambre qu'il n'y avait pas lieu de citer le cas des volontaires anglais que le gouvernement impérial ne pouvait envoyer en dehors de la Grande Bretagne, il s'est servi d'un argument fallacieux. Il ne fera croire à personne que l'état de choses qui existe en Angleterre le justifie de modifier l'ancienne loi.

Le ministre de la Justice nous a dit qu'il avait des doutes sérieux sur l'interprétation de l'ancien article de l'acte. Je ne voudrais pas manquer de courtoisie envers qui que ce soit, mais je crois que s'il a des doutes à ce sujet, c'est parce qu'il représente ici une ville de la province de Québec. Lors de la guerre de l'Afrique australe, il était bien connu que cette province—c'est la seule chose que je lui reproche—s'opposait à ce que le gouvernement envoyât un seul homme pour prêter main-forte à l'empire ; et l'honorable ministre peut, dans l'interprétation de cet article, s'être laissé influencer par des circonstances locales. Il représente un collège électoral de cette province et il est naturel qu'il ait subi l'influence de son entourage, car tous, tant que nous sommes, nos idées changent ou s'accentuent selon l'air ambiant que nous respirons. Je ne puis m'expliquer autrement les doutes qui ont pénétré dans son esprit, car cet article me paraît très simple et absolument clair :

> Sa Majesté peut mettre la milice ou toute partie de la milice en service actif, partout tant dans le Canada qu'en dehors, en quelque temps que ce soit ou qu'il paraît à propos de le faire en raison de guerre, d'invasion, d'insurrection ou de danger ou en raison de l'une ou l'autre de ces causes.

Si un doute pouvait subsister, faisons-le disparaître, ainsi que le recommande l'honorable député d'York-est (M. Maclean). Que le ministre de la Justice nous dise quels ont été ses scrupules de conscience lorsqu'il a dit à la Couronne, au début de la guerre du Sud-africain, qu'elle pouvait, par décret rendu en conseil, envoyer notre milice dans n'importe quelle partie de l'empire. Qu'il nous dise ce qui manque dans cet article, qui me paraît aussi clair et aussi compréhensible que possible. S'il trouve que l'interprétation de l'acte est douteuse, modifiions-le de façon à permettre à l'Exécutif d'agir seul.

Le ministre de la Justice ajoute : Mais vous pouvez convoquer le parlement ; le Gouverneur en conseil a le droit d'appeler la milice sous les armes pour la défense du Canada, mais s'il veut l'envoyer en dehors du pays, qu'il convoque les Chambres. Ce n'est pas là une réponse satisfaisante. Nous voulons que nos statuts contiennent uen disposition qui prouve clairement au monde entier que nous sommes prêts à combattre les combats de l'empire.

Le gouvernement britannique a parfaitement le droit d'envoyer l'armée et la flotte dans toutes les parties de l'empire, sans consulter le parlement. Les Chambres se réunissent, mais c'est pour contrôler ou reviser la mesure prise par l'Exécutif. Nous voulons que le gouvernement canadien jouisse des mêmes prérogatives que le gouvernement impérial. Nous voulons qu'il puisse, sans avoir à subir aucun retard, envoyer les troupes dans n'importe quelle partie du monde.

Le ministre de la Justice dit encore : Il ne faudra que quinze jours pour convoquer le parlement, et, dans cet intervalle, la situation ne pourra pas beaucoup empirer. On n'aura pas même eu le temps d'enrôler la moitié des miliciens. Mais nous voulons, nous, que le peuple canadien mette son armée permanente, c'est-à-dire notre milice, au service de l'empire britannique.

Si le ministre de la Milice ne modifie pas son bill en ce sens, il soulèvera le sentiment public contre notre milice. Je lui ai prêté tout mon concours lorsqu'il s'est agi de faire voter son budget, mais si l'on continue à se moquer de nous, si on laisse se répandre à l'étranger l'impression que l'on se sert de la milice comme d'un instrument destiné, non pas à sauver l'empire, mais à le démembrer, il serait préférable d'abroger la loi et de déchirer ce bill.

Que l'honorable ministre me permette de lui dire que ce bruit prend de la consistance. J'ai eu l'occasion de parler à un bon nombre de miliciens, et tous m'ont fait mention de cet article et m'ont déclaré que la seule interprétation qu'il était possible de lui donner, c'est que l'on veut séparer le Canada de l'empire et que cette disposition est un des moyens que l'on emploie pour en arriver là. Si ce n'est pas là le but que l'on poursuit, que l'honorable ministre, qui connaît les bruits qui courent à ce sujet, rétablisse l'ancien article, ou qu'il l'amende de façon à ce que le ministre de la Justice, si l'histoire se répétait, n'ait aucun doute sur le droit du gouvernement d'appeler la milice sous les drapeaux et de l'envoyer dans n'importe quelle partie du monde.

Si l'honorable ministre de la Milice a l'intention de recourir à la milice pour la défense du Canada, il doit comprendre, en se plaçant au point de vue militaire, qu'il sera nécessaire de l'envoyer en dehors de notre territoire, car les ennemis de l'empire pourraient frapper, soit aux Indes, soit dans l'Afrique australe, soit dans les îles les plus reculées de l'océan, un coup qui serait fatal au Canada, et cela sans que le canon ait tonné ici. Il me semble que la chose est facile à comprendre et qu'il n'est pas besoin de raisonner à perte de vue pour arriver à la conclusion qu'il est souverainement important pour nous de conférer au gouvernement le droit d'envoyer la milice partout où l'empire se trouverait attaqué.

J'espère que le ministre comprendra son devoir et amendera l'article dans le sens que je viens d'indiquer.

M. MACLEAN : Je demande purement et simplement de faire disparaître toutes ces restrictions. Le gouvernement n'a qu'à retrancher les mots "pour la défense de ce dernier."

La lutte pour la suprématie commerciale et industrielle est le grand souci des nations modernes. Il y a aujourd'hui en Europe de grands diplomates, de grands hommes d'Etat et des têtes couronnées qui complotent sans cesse le démembrement de l'empire britannique, afin d'obtenir pour leur pays cette suprématie commerciale et industrielle dont la Grande-Bretagne a joui jusqu'ici. Ces hommes cherchent constamment le moyen de frapper l'empire dans son commerce et ses intérêts industriels.

Dans une question comme celle-là, ces hommes prendront les choses telles qu'elles sont, et quand ils verront dans nos statuts que la milice canadienne n'est que pour la défense du Canada et ne peut pas être envoyée en dehors des frontières du pays, ils y verront un encouragement à leurs mauvais desseins. Nous ne voulons pas que cette idée se propage à l'étranger. Ne permettons pas qu'un ennemi de l'empire puisse se servir de nos lois pour dire que l'armée du Canada ne peut être employée qu'à la défense du Canada. Faisons savoir à tout le monde, par nos lois et par nos actions, que les Canadiens sont prêts à défendre l'empire partout et toujours. Puisque le parlement est toujours libre d'agir comme il l'entend, ne mettons pas d'entraves à ses prérogatives.

Il est vrai qu'on appelle nos forces militaires la milice active. C'est une milice active en ce sens que c'est une armée de citoyens. Mais c'est aussi la seule armée que nous ayons, à l'exception de quelques corps permanents qui forment notre armée régulière. Et même cette armée régulière de 3,000 hommes est régie par les dispositions du présent acte, et ne pourra pas être en-

voyée à l'étranger pour la défense de l'empire.

Il n'y a pas de raison pour modifier la loi actuelle. Cet amendement me paraît restreindre la latitude que nous donnait l'ancienne loi. Conservons la disposition concernant la convocation du parlement, et insistons sur notre droit de disposer de notre argent et de nos hommes, mais si à un moment donné, quand tout dépend d'une action immédiate, le gouvernement veut prendre la responsabilité d'envoyer des soldats en dehors des frontières, soit pour défendre le Canada, soit pour défendre l'empire, qu'il soit libre de le faire.

M. SPROULE : Quand ce bill sera adopté nos volontaires pourront-ils aller dans aucune partie de l'empire ?

Sir FREDERICK BORDEN : Absolument comme avant.

M. SPROULE : Quel est l'article du bill qui permet cela ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Celui que nous discutons en ce moment.

M. GOURLEY : Les citoyens américains pourraient tout aussi bien s'enrôler pour la défense de l'empire britannique.

Sir FREDERICK BORDEN : Je vais répondre à cela. Les troupes que nous avons envoyées dans l'Afrique du Sud n'ont pas du tout été envoyées en vertu du bill de la milice ; mais en vertu d'un arrangement spécial. Ces hommes sont allés là comme volontaires. On pourrait faire la même chose en aucun temps. Mais cela ne pourrait pas se faire en vertu de la loi concernant la milice, ni comme elle est, ni comme nous demandons qu'elle soit, puisqu'il n'y a pas de différence essentielle entre les deux.

Malgré les doutes que l'honorable député de Colchester émet sur mon bon sens, je persiste à dire que la loi que nous proposons ne diffère pas de la loi actuelle sur ce point, et que le changement n'a d'autre but que de rendre plus claire l'intention du législateur.

Je ne m'arrêterai pas aux effusions patriotiques des honorables députés d'York-est et de Colchester, autrement que pour faire observer qu'il n'y a aucune nécessité de faire ostentation de la loyauté du peuple canadien en la consignant dans les statuts. L'Angleterre et tous les pays qui s'occupent du Canada savent à quoi s'en tenir sur ce point. De temps à autre nos honorables amis de la gauche éprouvent le besoin de faire un grand étalage de loyauté. Cela leur est déjà arrivé et je constate avec regret qu'à l'heure qu'il est, sinon dans cette Chambre, du moins dans le pays, ils s'emploient à jeter du doute sur la loyauté du parti ministériel.

Je ne vois aucun avantage à mettre la discussion sur ce terrain. Les événements de ces dernières années ont démontré qu'en fait de loyauté envers le Canada et l'empire, il n'y a pas de différence entre les deux partis politiques, en ce pays.

L'idée fondamentale d'une milice a toujours été et est encore la défense de la patrie. Dans toutes les parties de l'empire britannique, sans exception, et en Angleterre même, la loi consacre le principe que la milice, composée d'engagés volontaires, ne pourra être appelée à servir que chez elle. J'ai pris la peine d'examiner les anciennes lois de milice des différentes provinces qui forment maintenant la Confédération du Canada, et dans toutes, je retrouve cette même restriction. Cela a toujours existé. C'est donc une folie de vouloir parler de servir en dehors du pays.

M. GOURLEY : Pourquoi ?

Sir FREDERICK BORDEN : Parce que nous ne sommes pas en mesure de le faire. Mais si, malheureusement, les mêmes circonstances se présentaient, le parlement serait immédiatement convoqué, ainsi qu'il est stipulé dans le présent acte.

Le bill actuel nous donne beaucoup plus de latitude pour envoyer des soldats en dehors du pays, si nous le désirons, car le parlement sera immédiatement convoqué, et pourra décider comme il l'entendra, concernant la part que le Canada devra prendre à la défense de l'empire.

Mais il ne faut pas perdre de vue qu'une milice est essentillement pour la défense du territoire national. La loi anglaise dit expressément que la milice ne sera pas appelée à servir en dehors du Royaume-Uni. J'en conclus donc, que sur ce point, le présent bill offre autant de garantie que nous donnait l'ancienne loi, nous stipulons par ce bill, qu'en cas de nécessité, le parlement sera convoqué dans les quinze jours qui suivront et il prendra alors, avec ou sans l'approbation du parlement, les décisions qu'il jugera à propos, pour concourir à la défense de l'empire, dans aucune partie du monde.

M. SAM. HUGHES : Il est évident que l'honorable ministre refuse d'accepter l'amendement de l'honorable député de York-est (M. Maclean) demandant d'omettre les mots " pour la défense de ce dernier." La loi actuelle est bien différente de cet article 69. Elle dit :

Sa Majesté peut appeler, en tout ou en partie, la milice au service actif, dans ou hors le Canada, lorsque la chose est en aucun temps jugée à propos, en conséquence de guerre, invasion ou insurrection, ou d'appréhension d'aucun de ces dangers.

Le présent bill dit :

Le Gouverneur en conseil des ministres——

Remarquez qu'il ne dit pas " Sa Majesté," mais :

Le Gouverneur en conseil des ministres peut mettre la milice ou toute partie de la milice, en service actif partout dans le Canada et en dehors du Canada, pour la défense de ce dernier.

Si le ministre s'oppose à l'omission de ces six derniers mots, voici un autre amendement que j'ai préparé :

Le Gouverneur en conseil des ministres pourra, sujet aux dispositions concernant le service impérial, accepter les services des miliciens canadiens qui voudront s'enrôler pour le service de l'empire, en aucune partie du monde, et il aura le pouvoir de les équiper et de les mettre à la disposition des autorités impériales, que le parlement soit convoqué et soit en session ou non, et il pourra faire les dépenses nécessaires à cette fin.

Quant au service dans la milice, en Angleterre, je citerai l'article 81, de l'Acte de l'armée :

En 1859, pouvoir a été donné au Souverain d'accepter les offres volontaires de la milice, de servir dans les îles de la Manche ; l'Acte de 1875 étend ce privilège à Malte et à Gibralter ; ce pouvoir ainsi étendu a été réédité dans l'Acte de 1882.

Je ne veux pas qu'on accueille ce que je dis par des moqueries.

L'honorable M. FIELDING : Il n'y a rien dans cet acte qui le défende.

M. SAM. HUGHES (lisant) :

En 1898, ce pouvoir fut étendu à toutes les parties du monde. A la même occasion la Couronne fut autorisée à employer les miliciens offrant leurs services, que la milice fut à ce moment appelé en service actif ou non.

Ainsi, en Angleterre un corps de milice peut être envoyé en aucune partie du monde, s'il offre de servir. Les miliciens, individuellement, peuvent être envoyés n'importe où, d'après la loi anglaise.

Sir FREDERICK BORDEN : D'après la loi anglaise, la milice ne peut pas être commandée d'aller servir en dehors du Royaume-Uni.

M. SAM. HUGHES : C'est ce que j'ai dit ; mais on peut accepter des volontaires.

M. GOURLEY : Le ministre prétend-il que si un régiment de miliciens canadiens offraient d'aller servir en dehors du pays, il pourrait, d'après la loi, faire les dépenses nécessaires pour les envoyer?

L'honorable M. FIELDING : Non, il ne le pourrait pas non plus, d'après la loi anglaise.

M. SAM. HUGHES : C'est le point que je veux éclaircir. Sans doute qu'il n'y a pas de puissance au monde pour empêcher un jeune Canadien de s'enrôler dans l'armée impériale. S'il arrivait jamais que le peuple du Canada eût à décider entre obéir au commandement du Gouverneur en conseil des ministres, ou au commandement de Sa Majesté, on ne peut douter un instant qu'il obéirait au commandement impérial. Nous sommes Anglais d'abord, en ce qui concerne la défense de l'empire. Il faut que cela soit bien compris ; si jamais le gouvernement canadien osait empêcher un volontaire canadien de servir l'empire britannique, les rebelles seraient ceux qui se rangeraient du côté du gouvernement canadien et non ceux qui se déclareraient pour l'empire.

Or, la loi anglaise permet d'utiliser la milice de ce pays, dans toutes les parties de l'empire. Nous voulons la même chose ici. Nous voulons que lorsqu'un milicien du Canada offrira ses services à l'empire, en temps de guerre, le gouvernement canadien soit tenu d'accepter ses services, de l'équiper et de l'envoyer sur le théâtre de la guerre. Nous ne voulons plus de ces hésitations qui ont précédé l'envoi des contingents dans l'Afrique du Sud. Nous ne voulons plus de discussion pour décider si c'est le Gouverneur en conseil des ministres ou le parlement qui doit ordonner l'envoi des troupes. Nous voulons qu'il soit bien entendu que lorsqu'un jeune Canadien offrira ses services pour la défense de l'empire, dans aucune partie du monde, le gouvernement aura non seulement le droit, mais le devoir d'accepter ses services, de l'équiper et de l'envoyer là où on aura besoin de lui.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je regrette que l'honorable député de Kings (M. Fowler) ne soit pas présent, ce soir, car il pourrait faire son profit du sermon sur la loyauté, que nous venons d'entendre. Quand cette question a été discutée, dans une occasion précédente, l'honorable député de King (page 6461 des Débats) a dit :

M. FOWLER : Je ne saisis pas bien le sens de l'expression " circonstances critiques ", en raison des pouvoirs accordés au gouvernement dans l'article 77, et ces pouvoirs, soit dit en passant, sont inadmissibles.

Sir WILFRID LAURIER : Qu'est-ce qu'il y a d'inadmissible à votre avis ?

M. FOWLER : Je m'oppose à l'emploi des mots " circonstances critiques " ici, en raison des pouvoirs étendus attribués au gouvernement par l'article 77 qui décrète que le gouvernement, en conseil, peut mettre la milice en service actif, en dehors du Canada.

M. GOURLEY : Il a contredit cela plus tard.

L'honorable M. FITZPATRICK : Pardon ; la mémoire fait défaut à l'honorable député. Puis la discussion se continue :

Sir FREDERICK BORDEN. Oui, mais uniquement pour la défense du Canada.

M. FOWLER : Ces mots " défense du Canada," peuvent s'appliquer à presque toutes les circonstances, comme l'envoi de la milice dans n'importe quelle partie de l'empire britannique. L'Exécutif ne devrait pas avoir le pouvoir de faire pareille chose ; c'est le parlement seul qui devrait se réserver ce pouvoir.

L'honorable M. FITZPATRICK : Il y a longtemps que le parlement est revêtu de ce pouvoir.

M, FOWLER : Peu importe ; nous sommes en train de discuter une mesure qui apporte nombre de modifications à l'état des choses existant, et il serait facile de modifier la loi actuelle à cet égard. Je désapprouve cette centralisation de pouvoirs aux mains de l'Exécutif. La tendance actuelle au parlement est d'étendre les pouvoirs du gouvernement. Le parlement n'a pas le droit de se dépouiller de ses propres pouvoirs ; nous sommes ici à titre de représentants du peuple, et le devoir nous incombe de ne pas nous dessaisir de ces pouvoirs.

Et il continue sur ce ton.

M. GOURLEY : S'il a dit cela, il devrait avoir honte.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député de King ne voulait pas que le Gouverneur en conseil des ministres pût envoyer des troupes en dehors du Canada, même pour la défense du Canada. C'est l'attitude qu'il a prise. De notre côté, que disons-nous ? Nous demandons que le Gouverneur en conseil des ministres ait carte blanche, pendant quinze jours. Le Gouverneur en conseil des ministres peut envoyer la milice en dehors du Canada, en aucun temps, quand il le jugera nécessaire à la défense du pays. Si, dans l'opinion du Gouverneur en conseil des ministres, il était nécessaire, par suite d'une guerre dans les Indes, d'y envoyer notre milice, pour la défense du Canada, il pourrait le faire de son propre mouvement, parce qu'il est le seul juge de ce qui doit être fait pour la défense du Canada. Mais nous ne croyons pas qu'il soit prudent de confier ce pouvoir au Gouverneur en conseil, absolument et sans restriction ; nous ne voulons le lui confier que pour un temps limité et nous demandons que le parlement soit convoqué le plus tôt possible. Le parlement devra être convoqué dans les 15 jours et toute la question sera alors entre les mains des représentants du peuple.

On pourra bien dire que c'est de la désaffection de notre part, et que nous voulons nous séparer de l'empire. Ce sont là des paroles en l'air, qu'on lance à dessein, mais les honorables députés de la gauche feraient mieux de comprendre qu'ils n'y gagneront rien et que pas une personne sensée n'attache la moindre importance à leurs vaines menaces.

Notre fidélité ne consiste pas en paroles et en démonstrations bruyantes. En cherchant à faire croire, ici et ailleurs, que le parti libéral qui forme la majorité de la population, est en faveur d'une séparation avec l'empire, nos adversaires ne réussiront qu'à se rendre ridicules.

Quoi qu'il en soit, nous disons que le Gouverneur en conseil des ministres doit être sous la juridiction du parlement, et que c'est à ce dernier à décider, après que le gouvernement aura fait les premières démarches, si nos troupes doivent être envoyées en dehors du Canada.

M. SPROULE : Si l'impression dont parle l'honorable ministre existe, à quoi faut-il l'attribuer?

L'honorable M. FIELDING : Aux discours de l'opposition.

M. SPROULE : C'est plutôt aux actes du gouvernement.

L'honorable M. FITZPATRICK : Aux discours de l'opposition.

M. SPROULE : Prenons, par exemple, ce bill de la milice ; il commence par supprimer le commandant en chef qui était un des liens qui nous unissaient à l'empire.

Sir FREDERICK BORDEN Il ne le supprime pas.

M. SPROULE : Il le supprime virtuellement, puisqu'il nous permet de nous en passer, surtout quand nous voyons les journaux ministériels déclarer que nous avons vu le dernier commandant en chef envoyé ici par l'Angleterre.

N'avons-nous pas le droit de dire que tous les actes du gouvernement semblent tendre dans cette direction?

Comment devons-nous interpréter cette omission du nom de Sa Majesté, dans le bill. Cela n'est-il pas aussi de nature à affaiblir le lien qui nous rattache à la mère patrie? A tort ou à raison, c'est ainsi que la chose a été interprétée par la masse du peuple canadien. Ce sont les actes du gouvernement et non la conduite de l'opposition qui ont propagé cette opinion dans le peuple.

Le ministre de la Milice dit qu'il est inutile de faire un étalage de notre loyauté, et de l'affirmer dans nos statuts. Mais ne vaut-il pas mieux faire savoir aux autres, par statut ou autrement, ce que nous sommes prêts à faire pour l'empire, que de nous taire et de laisser croire que nous ne sommes pas disposés à le défendre? Nous voulons que cela soit mis dans le statut, afin que les autres pays sachent à quoi s'en tenir.

Nous sommes supposés être un peuple loyal et nous avons un drapeau—le Union Jack. Si jamais quelqu'un tentait de faire disparaître ce drapeau de Gibraltar, de la mer Rouge, ou de quelqu'autre endroit où il flotte, dans quelle situation nous trouverions-nous?

Il est possible que la bataille qui décidera du sort de l'empire, et partant, de celui du Canada, soit livrée bien loin d'ici ; une défaite de l'empire nous atteindrait autant que si la lutte avait eu lieu sur le territoire canadien. Sera-t-il dit que nous qui avons le pouvoir d'aller au secours de l'empire, nous n'userons pas de ce pouvoir, en cas de besoin? Nous manquerons à notre devoir si nous ne le faisons pas.

Le ministre de la Milice dit que le rôle et les fonctions de la milice est de défendre le pays. Je ne partage pas cette manière de voir ; je prétends que le rôle de notre milice, dans son sens le plus étendu, est de défendre l'empire auquel nous appartenons. Si les honorables députés de la droite ne sont pas de cet avis, c'est du moins ce que pense le peuple canadien. C'est ce que veut le sentiment populaire dans ce pays, et si la loi n'est pas conforme au sentiment populaire, modifions-la dans ce sens.

Sir FREDERICK BORDEN : L'honorable député voudra-t-il m'accorder un instant pour lui faire observer que pas un seul milicien du Royaume-Uni ne peut être envoyé au Canada, pas plus qu'un milicien de l'Australie, ou d'une partie quelconque de l'empire?

M. SPROULE : L'honorable ministre oublie que la défense de l'empire est confiée, en grande partie, à la marine et à l'armée régulière de l'Angleterre. Ici, nous n'avons

pas d'armée régulière. En cas de guerre nous ne pouvons nous adresser qu'à la milice, qui est notre seule force. Elle représente pour nous l'armée et la marine, ou elle n'est pas ce que nous voudrions qu'elle fût. Nous n'avons ni marine, ni armée régulière; c'est notre milice qui en tient lieu, jusqu'à ce que notre organisation militaire soit changée, et pour cette rison, il ne faut pas restreindre nos pouvoirs comme le propose le présent bill. Je ne suis pas un militaire, mais le simple bon sens me dit que ces changements apportés à la loi diminuent nos pouvoirs, au lieu de les augmenter, en nous obligeant de garder la milice dans les limites de nos frontières.

Supposons, par exemple, qu'un pays étranger attaque Terre-Neuve, qui fait pour ainsi dire partie du Canada. Supposons qu'à la suite de difficultés provoquées par la question des droits de pêche, la flotte française fasse son apparition en face de Terre-Neuve, un bon matin. Devrons-nous rester les bras croisés sous prétexte que nous n'avons pas le droit de défendre cette partie de l'empire, avant que le parlement soit convoqué ? Est-ce ce qu'on appelle faire notre devoir envers l'empire? C'est cependant un cas qui peut se présenter d'un jour à l'autre. A tort ou à raison, le public s'imagine que la portée de ces changements sera d'amoindrir nos pouvoirs, en les restreignant aux frontières du Canada et non à celles de l'empire. Cependant, si le drapeau anglais était abaissé dans une partie quelconque de l'empire, combien de temps flotterait-il sur le Canada ? Pas 24 heures. Nous devons donc être prêts à voler à la défense de l'empire, n'importe où, puisqu'en défendant l'empire, nous défendons le Canada.

M. INGRAM : L'honorable ministre nous a dit que pendant qu'il était en Angleterre, il y a eu accord entre lui et le comité de la défense impériale, sur quatre questions. Peut-on savoir s'il y a eu une correspondance échangée entre lui et les autorités impériales, concernant le commandant en chef et l'établissement d'un conseil comme celui dont il est question aux articles 7 et 30 de ce bill ?

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'ordre du jour comporte la délibération de l'article 71 et de l'amendement proposé à cet article.

M. SAM. HUGHES : C'est celui sur lequel nous nous sommes entendus ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui, il y a eu entente entre l'honorable premier ministre et le chef de l'opposition.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Le chef de l'opposition désire que je lise l'article.

Sir FREDERICK BORDEN : C'est un article nouveau.

M. SPROULE.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT (lisant) :

Chaque fois que le Gouverneur en conseil des ministres mettra la milice du Canada ou partie de la milice en service actif, partout dans le Canada ou en dehors du Canada, pour la défense de ce dernier, si le parlement est en vacances par un ajournement ou une prolongation qui ne doit pas expirer dans un délai de dix jours, une proclamation sera lancée pour la convocation du parlement, dans les quinze jours, et le parlement se réunira et siégera au jour indiqué dans la proclamation, et continuera à siéger et à agir, comme si lors de la dernière prorogation, il avait été convoqué pour ce jour-là.

M. R. L. BORDEN : Ces dispositions sont-elles semblables à celles de la loi anglaise ?

Sir FREDERICK BORDEN : Mot pour mot.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi a-t-on changé l'ancienne loi concernant la convocation du parlement ?

Sir FREDERICK BORDEN : Dans l'ancienne loi, il n'y avait rien concernant l'appel de la milice sous les drapeaux. C'est un nouvel article.

M. R. L. BORDEN : Mais vous avez changé la rédaction de l'article concernant l'appel de la milice. Pourquoi cela, si le parlement doit être convoqué dans les quinze jours ? N'est-ce pas là une garantie suffisante quant à l'emploi qui pourrait être fait de la milice? Il me semble qu'elle est suffisante et que c'est la meilleure des garanties, parce que dans le parlement, vous avez la volonté du pays, agissant directement sur le gouvernement et lui faisant connaître sa volonté.

Sir FREDERICK BORDEN : J'ai déjà expliqué que nous n'avons eu d'autre objet en vue que d'exprimer clairement l'intention de la loi.

Je crois qu'il n'y a jamais eu de doute sur cette intention, bien que l'ancien texte ne fut peut-être pas aussi clair que celui-ci. On a ajouté les mots "pour la défense de ce dernier" pour bien indiquer que la milice ne peut être envoyé en dehors du Canada que pour la défense du Canada. J'ai dit cet après-midi que dans tous les pays du monde, du moins dans toutes les parties de l'empire britannique, le but de la milice était la défense de son propre territoire. En Angleterre même on a voté une loi décrétant que la milice ne servirait pas en dehors du Royaume-Uni. Le même principe se retrouve dans toutes les lois de milice des autres parties de l'empire, et je ne conçois pas qu'il puisse y avoir divergence d'opinion sur ce point. On a prétendu cet après-midi que cet article était un pas en arrière. Je ne vois pas en quoi le bill, sur ce point, diffère de la loi actuelle.

M. GOURLEY : Alors pourquoi ne pas s'en tenir à l'ancienne loi?

Sir FREDERICK BORDEN : L'honorable député ne prétendra pas que la loi actuelle

permet au gouvernement d'envoyer notre milice servir à l'étranger.

M. GOURLEY : Je n'ai pas le moindre doute qu'on peut l'envoyer n'importe où.

Sir FREDERICK BORDEN : Je suis prêt à discuter ce point et à maintenir que, dans l'intérêt de la milice, il ne faudrait pas mettre une semblable disposition dans la loi.

M. GOURLEY : Pourquoi ? Tous les Canadiens désirent aller défendre l'empire.

Sir FREDERICK BORDEN : Je ne crois pas que l'honorable député lui-même serait prêt à accorder au gouvernement le pouvoir d'envoyer notre milice à des milliers de milles du Canada.

M. GOURLEY : Pourquoi pas? Pourquoi sommes-nous ici?

Sir FREDERICK BORDEN : C'est à l'honorable député à le dire. Je suis certain que tout homme réfléchi qui envisage froidement la situation dans ce jeune pays——

M. GOURLEY : Expliquez-vous. Que voulez-vous dire?

Plusieurs VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre.

Sir FREDERICK BORDEN : ——voudrait sérieusement demander une loi qui permettrait au gouvernement du jour d'envoyer notre milice combatre dans des pays lointains.

M. BARKER : C'est la loi actuelle.

Sir FREDERICK BORDEN : Non, ce n'est pas la loi actuelle. J'ai étudié les statuts de l'ancien Canada et ceux des différentes provinces, et j'ai constaté que nulle part la loi ne permettait d'envoyer la milice en dehors de la province. Puisqu'il en est ainsi, il vaut mieux savoir à quoi s'en tenir, et je prends la pleine et entière responsabilité de la disposition contenue dans cet article.

M. R. L. BORDEN : Je ne vois rien d'extraordinaire là-dedans. Celui qui dépose un bill devant le parlement en prend généralement la responsabilité.

Sir FREDERICK BORDEN : L'honorable député n'a pas le droit de ridiculiser ce que je viens de dire ; s'il eût été ici cet après-midi, il aurait entendu ses collègues de la gauche lancer toute sorte d'accusations et d'insinuations contre nous.

M. R. L. BORDEN : Je ne puis empêcher ce qui s'est passé cet après-midi ; je dis simplement que celui qui dépose un projet de loi devant le parlement est supposé en prendre la pleine responsabilité, et je ne vois là rien d'extraordinaire.

J'ignorais que la loi anglaise comportait les restrictions dont parle l'honorable ministre Dans le compte rendu de la dernière réunion du conseil de l'armée, j'ai lu que la milice peut être envoyée en dehors du Royaume-Uni, pour certains services, mais non les engagés volontaires. Quant à dire si c'est bien l'interprétation de la loi ou non——

Sir FREDERICK BORDEN : Non.

M. R. L BORDEN : ——je n'en sais rien, mais je puis me procurer ce rapport dans quelques minutes. Si ma mémoire ne me trompe pas, c'est bien ce qu'il dit. Mais ce n'est pas tout à fait la question dont il s'agit. Même en admettant tout ce que vient de dire l'honorable ministre, je n'y vois pas une seule bonne raison pour justifier ce changement. La loi qu'il veut modifier dit :

> Sa Majesté peut appeler, en tout ou en partie, la milice en service actif, dans ou hors le Canada, lorsque la chose est, en aucun temps, jugée à propos, en conséquence de guerre.

Le seul résultat de l'amendement sera de laisser la question entièrement à la discrétion de l'Exécutif. Il n'y a pas de doute sur ce point. Il n'y a pas d'autre tribunal dans le pays que le peuple pour demander compte à l'Exécutif de la conduite qu'il aura tenue en vertu de cette loi. En définitive, le changement proposé laisse toute l'affaire entre les mains de l'Exécutif, du gouvernement responsable au parlement. Je défie qui que ce soit de nier cela. Personne en dehors du peuple représenté par le parlement ne peut demander compte à l'Exécutif de sa conduite. Alors, pour toutes fins que de droit, l'honorable ministre laisse la loi telle qu'elle était, excepté qu'il ajoute certains mots par lesquels il semblerait vouloir que le Canada fit en quelque sorte bande à part. Voilà ce que je n'aime pas. Dans le fonds, la loi reste absolument la même, mais dans la forme, ce n'est plus la même chose, et pour des étrangers elle ne paraîtra plus la même, et c'est pour cela que je n'aime pas ce changement. En conservant la loi telle qu'elle est, l'effet dans l'application sera le même que si l'amendement de l'honorable ministre était adopté. Si le gouvernement décide que la défense du Canada exige que des troupes soient envoyées en dehors du pays, il n'y a pas d'autre pouvoir pour l'en empêcher que le peuple par l'entremise du parlement. La question est donc laissée entièrement à l'Exécutif, mais on introduit dans la forme un changement que je n'approuve pas. Dans une occasion précédente, j'ai moi-même demandé de suivre la loi anglaise quant à la convocation du parlement dans les quinze jours. L'honorable ministre de la Milice m'en a parlé dans le temps. La loi anglaise dit dix jours, et j'ai dit au ministre que dans mon opinion, et en tenant compte de nos moyens de communication, un délai de quinze jours serait raisonnable.

Je suis absolument en faveur de cette disposition, car je considère qu'ici, comme en Angleterre, le parlement doit être convoqué quand surgit une question de ce genre. Je considère aussi qu'avec cette disposition nous avons toutes les garanties nécessaires et je ne vois pas la nécessité d'ajouter certains mots qui ne changent rien, mais qui sont susceptibles d'être mal interprétées. C'est

l'objection que j'y vois ; si ces mots peuvent être mal interprétées, surtout à l'étranger, pourquoi les ajouter gratuitement, puisqu'ils ne changent rien à la loi ? Je ne demande pas mieux que de me laisser convaincre ; je veux me montrer conciliant, mais le ministre de la Milice n'est-il pas aussi de mon avis ? Est-il prêt à nier ce que je viens de dire quant à l'effet de ce changement ? Je ne le crois pas. Nie-t-il que la convocation du parlement dans les quinze jours nous donnera toujours une garantie et une protection suffisantes ? Alors, pourquoi modifier la loi de telle sorte qu'elle soit exposée à être mal interprétées ?

Sir FREDERICK BORDEN : M. l'Orateur, je ne vois pas comment ces mots pourraient être mal interprétées. Je ne vois pas comment les autorités impériales, par exemple, pourraient mal interpréter la loi de la confédération australienne ou la loi d'aucune autre colonie dans laquelle on retrouve partout la même restriction ou des restrictions plus sévères. Qui pourrait s'en plaindre ? Je puis dire à l'honorable chef de l'opposition que ce bill est connu des autorités impériales depuis au moins un an. Elles l'avaient entre les mains lorsque j'ai eu l'honneur d'assister à une réunion de la commission de la défense. Il a été discuté, article par article, et toutes les objections qu'on y voyait ont été signalées et j'affirme que les autorités impériales ont entièrement approuvé cet article.

M. BARKER : Je demande à l'honorable ministre de vouloir bien nous dire quelle objection il a à ce que l'article 69 soit modifié dans le sens proposé par l'honorable député de York-est (M. Maclean). L'article amendé se lirait comme suit :

Le Gouverneur en conseil des ministres peut mettre la milice ou toute partie de la milice en service actif partout dans le Canada et en dehors du Canada, en quelque temps que ce soit où il paraît à propos à raison de circonstances critiques.

Si on laissait de côté les mots " pour la défense de ce dernier " et si on ajoutait que le parlement devra être convoqué dans les 15 jours qui suivront l'appel de la milice en service actif, pour se prononcer sur ce que le gouvernement a fait, je ne vois pas quelle raison on peut alléguer pour ne pas accepter cela. L'honorable ministre suppose-t-il qu'il y a un seul milicien canadien qui ne consentirait pas à voler sous le drapeaux, dans une circonstance critique, sachant que le parlement devra être convoqué dans les quinze jours pour rectifier l'erreur, si le gouvernement en avait commis une ? Où trouverait-on, dans tout le Canada, un seul milicien qui ne consentirait pas à être appelé en service actif, dans de telles conditions ? L'honorable ministre dit que les membres de la gauche aiment à faire parade de leur loyauté.

Une VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BARKER : L'honorable député de Montmagny, car je crois que c'est lui, dit : " Ecoutez ! écoutez ! " J'ai remarqué qu'il est intervenu plusieurs fois dans le débat, en lançant cette interruption. Je répète qu'on ne trouverait pas dans tout le Canada, peu importe la province, un seul milicien qui ne consentirait pas à courir le risque d'être appelé en service actif par le gouvernement du Canada, sachant que le parlement doit être convoqué dans les quinze jours, pour ratifier ou annuler cette décision. Celui qui refuserait ne serait pas digne d'appartenir à la milice canadienne. Il ne serait pas digne d'être Canadien, car nous savons tous que pas un gouvernement ne voudrait prendre une pareille décision si ce n'est dans un cas d'extrême nécessité. Prenons l'exemple cité par l'honorable député de Grey (M. Sproule). Supposons qu'une puissance étrangère attaque Terre-Neuve. Allons-nous rester les bras croisés, sans même faire les préparatifs que ce délai de quinze jours nous permettait de faire, parce qu'il aura plu aux honorables députés de mettre dans la loi que la milice ne peut être utilisée que pour la défense du Canada. Quelle conséquence aurait pour le Canada la prise de Terre-Neuve par un pouvoir étranger ? Dans quinze jours, comme le fait remarquer mon honorable ami (M. Gourley), Terre-Neuve aurait le temps de passser au pouvoir d'une nation étrangère, et alors dans quelle situation nous trouverions-nous ? L'honorable ministre suppose-t-il que dans un cas comme celui-là, il se trouverait dans tout le Canada un seul milicien qui refuserait de prendre les armes pour la défense de l'empire, même s'il ne sagissait pas directement de défendre le Canada.

Sir FREDERICK BORDEN : Cela pourrait être.

M. BARKER : Cela pourrait être, mais, dans l'opinion du gouvernement du jour, cela pourrait aussi ne pas être. Nous savons fort bien qu'en 1899, quand le sort de l'empire, y compris celui du Canada, était en jeu, le premier ministre croyait que le Canada n'était pas intéressé. Le ministre de la Milice ne le niera pas, et pour ma part, j'affirme que le premier ministre l'a déclaré lui-même. Au moment de la guerre de l'Afrique du Sud, alors que les destinées de l'Angleterre et de toutes ses colonies étaient dans le plateau de la balance, il a accordé une entrevue qui a été publiée dans le " Globe " du 4 octobre 1899, je crois, et dans cette entrevue il déclare que la loi de la milice ne permet pas au Canada d'intervenir. La loi interdisait d'envoyer nos soldats, de dépenser un seul dollar. Je vous le demande, M. l'Orateur, quelle humiliation pour le Canada, si nous n'étions pas intervenus. Jamais le pays ne se serait relevé de ce coup. Mais, M. l'Orateur, dix jours après, le gouvernement trouvait le moyen de faire précisément ce que lui défendait la loi de la milice, dans son opinion. L'ancien texte tel qu'il existe dans ce moment était susceptible d'une double interprétation, au dire du ministre de la

Justice. Maintenant, que demande le ministre de la Milice ? Son but est-il de faire disparaître tout équivoque, de modifier le texte de la loi à l'avantage de l'empire britannique ? Pas du tout.

L'honorable député veut, tout au contraire, qu'il soit absolument clair que nous ne pourrons pas alors intervenir. C'est là ce qu'on veut, et c'est à cela, M. l'Orateur, que nous nous opposons. Nous voulons qu'il soit bien compris que les habitants du Dominion du Canada n'ont aucune objection à ce que le gouvernement, qu'il soit libéral ou conservateur, ait en temps de guerre le droit d'appeler la milice sous les armes ; mais avec cette sauvegarde que, dans les quinze jours suivants, le parlement sera convoqué pour décider si oui ou non notre milice pourra être envoyée à l'étranger. Où voit-on qu'il puisse y avoir là quelque chose de répréhensible ? Si l'honorable ministre s'y oppose, je crois que le pays lui fera comprendre bien vite qu'il devra céder la place à un autre. J'affirme que si l'on considère la loi actuelle, et si on veut bien ne pas oublier que le ministre de la Milice nout dit que son bill ne change pas matériellement cette loi, l'ancienne loi ne confère pas plus de pouvoirs au gouvernement que ceux qu'il y a dans ce bill, et par conséquent ce serait dans l'intérêt du Canada de n'effectuer aucun changement. Quel objet peut avoir ici en vue l'honorable ministre? Il veut résoudre la question, déjà soulevée en 1899, du droit que pourrait avoir le Canada de venir au secours de l'empire, même si les intérêts les plus vitaux de l'empire étaient en jeu. L'honorable ministre veut qu'il soit clairement établi que nous ne pouvons pas avoir ce droit. Il cherche à nous mettre dans l'impossibilité d'intervenir, en quelque situation que nous pourrions nous trouver. On comprendrait cela, à la rigueur, s'il y avait lieu d'appréhender quelque danger de laisser la loi telle qu'elle est. Mais l'honorable ministre n'a pas même essayé de nous montrer où pourrait se trouver le danger. Cette question a-t-elle jamais été soulevée en d'autres circonstances que lors de la guerre de l'Afrique du Sud ? Et cependant, que s'est alors passé ? Chacun se rappelle qu'il y eut alors comme une poussée générale de tout le pays, pour forcer le gouvernement à voler au secours de l'empire. Ce sont là les faits, messieurs, et ce gouvernement veut maintenant s'arranger de telle sorte qu'il ne serait plus exposé à subir des poussées de ce genre.

Sir WILLIAM MULOCK : Lors de la campagne d'Egypte, le cabinet conservateur refusa d'envoyer un seul homme.

M. BARKER : Ce n'est pas répondre à mon observation. C'est imiter le raisonnement du gamin de la rue qui vous réplique effrontément : " Comme vous ! " En supposant que le ministère conservateur aurait fait cinquante fois ce que mon honorable interrupteur et ses collègues ont tenté de faire en 1899, ce n'est pas une excuse.

Sir WILLIAM MULOCK : On peut voir, du moins, à quel point les remarques de l'honorable député manquent de sincérité.

M. BARKER : Tout ce que j'ai à dire, c'est que les moyens de me justifier ne me manquent pas. L'honorable ministre était ici présent, dans les deux occasions dont il s'agit. Il savait, en 1899, à quel point le gouvernement conservateur avait pu errer, et cela eût dû lui servir d'exemple. Mais il a persisté dans les mêmes erreurs. Ce n'est pas ce que je veux faire, et quand même le gouvernement conservateur d'alors aurait mal agi——

Sir WILLIAM MULOCK : Mon honorable ami lui donnerait son appui.

M. BARKER : J'entends bien faire maintenant, et je veux aussi forcer l'honorable ministre à bien faire, dans toute la mesure de mes moyens. Je prétends que l'ancienne loi ne nous a jamais causé le moindre tort. Ces honorables messieurs de la droite admettent qu'en 1899——

M. BOURASSA : Je viens invoquer le règlement. Je regrette d'interrompre mon honorable ami, mais voilà déjà quelque temps qu'il me semble qu'on est sorti de la question. L'article 77 du bill a déjà été adopté par le comité il y a plus de deux semaines. La motion proposée par l'honorable ministre de la Milice est chose entièrement nouvelle, et nous n'avons pas le droit de discuter un article qui a déjà été adopté.

M. BARKER : J'avais compris, M. l'Orateur, qu'il s'agissait d'un amendement.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Sir Frederick Borden propose d'amender le bill en insérant une nouvelle clause 77a après la clause 77, et c'est là la question en ce moment soumise au comité.

M. SAM. HUGHES : Est-ce qu'il n'y a pas là les mots " pour la défense du Canada " auxquels s'oppose le député d'Hamilton?

M. BOURASSA : Je dois faire observer que la question de la défense du Canada, dans l'article 77, a déjà été réglée par ce comité. Bien entendu, je n'ignore pas qu'il y a bien des moyens de ressusciter cette question.

M. R. L. BORDEN : Je viens faire remarquer que quand un amendement est proposé, cet amendement peut se rattacher à d'autres articles déjà adoptés et il peut alors être nécessaire de tout remettre à l'étude ; il n'y a plus alors qu'à proposer un nouvel examen de l'autre article.

M. BARKER : Les mêmes mots sont introduits dans les deux articles. Si vous retranchez ces mots de cet article, il vous faudra aussi probablement les retrancher de l'autre. Il s'ensuit donc qu'on ne saurait discuter l'amendement sans discuter les deux articles ensemble. Toute cette question n'en fait qu'une. Si les mots " pour le défense du

Canada " ne se trouvent pas dans cet amendement, toute la loi devra être changée. Je prétends que ces mots sont absolument inutiles, en m'en tenant aux déclarations mêmes de l'honorable ministre de la Milice. Il fait alors savoir, non seulement à tout l'empire, mais à tous les peuples étrangers, que le Canada a stipulé expressément dans ses statuts que sa milice ne pourra servir que pour la défense du Canada.

Ce sont là les mots auxquels je m'oppose. Si nous devons avouer ouvertement qu'en aucunes circonstances notre milice ne pourra s'attribuer d'autres devoirs que ceux se rattachant à la défense du pays, à quoi peut-il bien nous servir de faire partie de l'empire anglais ? Allons-nous continuer à vivre sous le drapeau anglais ? Allons-nous parler, dans ce statut, de l'empire britannique et du roi d'Angleterre, et alors—bien que nous ayons tout fait pour éliminer le plus possible le nom du roi—allons-nous annoncer qu'en aucunes circonstances quelconques nous n'interviendrons dans une guerre où l'Angleterre pourrait être engagée, excepté dans un but de protection égoïste. Même si l'empire britannique courait le risque de se désagréger, nous resterions inactifs, et le gouvernement du Canada n'aurait pas le droit d'appeler la milice sous les armes durant quinze jours, s'il n'y a pas ici péril en la demeure. Assurément, il n'est personne, s'enorgueillissant du titre de citoyen britannique, qui ne doive voir à quel point il serait inconvenant pour nous d'en agir de la sorte. Je remarque de nouveau que l'honorable député de Montmagny (M. A. Lavergne) paraît fort amusé de ce que j'emploie ici ces mots de " citoyen britannique ".

M. A. LAVERGNE : Je viens demander à l'honorable député de retirer ces paroles, car je crois que ma loyauté vaut la sienne.

M. BARKER : Je n'ai pas parlé de votre loyauté.

M. A. LAVERGNE : Vous avez dit que je vous avais raillé d'avoir employé ces mots de " citoyens britanniques ". Je m'enorgueillis, autant que tout autre, de ce titre de citoyen britannique, et je saisis cette occasion pour rappeler à mon honorable ami que s'il est encore aujourd'hui citoyen britannique il doit ce privilège aux Canadiens-français. Si le drapeau anglais flotte toujours sur le Canada, et si—pour me servir des mots d'un de vos amis les plus chers, qui vient de faire voile pour d'autres cieux—vous pouvez toujours tenir les deux mains serrées sur l'Union Jack, vous devez cette satisfaction aux Canadiens-français qui vous ont conservé ce drapeau en 1776 et 1812. Ces honorables messieurs de la gauche, avec leurs sabres de fer blanc, leurs casques à panache en papier et leurs chevaux de bois ne doivent donc pas espérer monopoliser à eux seuls tout le patriotisme, car nous sommes tout aussi indispensables à la défense du pays qu'ils peuvent l'être.

M. BARKER : Je n'ai pas l'intention d'entrer dans aucune discussion, pour savoir qui a bien pu sauver le Canada. Je parle ici individuellement comme sujet britannique, absolument comme je parlerais si mon honorable ami n'eût jamais existé, non plus que personne de sa race. Je suis prêt à reconnaître la loyauté des Canadiens-français, mais pour ma part je nie que je doive ma qualité de sujet britannique à mon honorable ami ou à personne de sa race.

Sir WILLIAM MULOCK : Ce n'est pas ce qu'il a dit. Il a dit que le Canada d'aujourd'hui devait à la fidélité des Canadiens-français, en 1776 et 1812, d'avoir été préservé de l'absorption étrangère, et c'est bien aussi là mon avis.

M. BARKER : L'honorable ministre pourrait ici laisser l'honorable député se défendre lui-même.

Sir WILLIAM MULOCK : Je puis parler pour lui ainsi que pour moi-même.

M. BARKER : L'honorable ministre n'a exprimé ici aucune opinion personnelle, mais il a pris la défense de l'honorable député de Montmagny. Je conteste absolument tout ce que l'honorable député de Montmagny vient de dire, pour ce qui est de moi.

Sir WILLIAM MULOCK : Alors vous n'avez jamais étudié l'histoire du Canada comme elle doit être étudiée.

M. BARKER : J'en sais aussi long que vous là-dessus. Je reconnais volontiers que les Canadiens-français ont fait leur devoir dans le passé. Nous sommes fiers de leurs exploits, mais ce n'est pas là une raison pour oublier ce que la province d'Ontario a fait de son côté. Les gens d'Ontario ont combattu et donné leur sang pour leur pays avec autant d'empressement que leurs voisins, mais ils ne s'en vantent pas plus qu'il n'est nécessaire, et mon honorable ami n'a pas besoin, non plus, de tant s'en vanter. Nous n'avons que des éloges à adresser à nos concitoyens de la province de Québec pour la part qu'ils ont prise à l'édification du pays, mais cela ne saurait nous empêcher de nous opposer à ce qu'on introduise dans un statut de ce Dominion la moindre chose pouvant laisser supposer, à l'étranger, que la loyauté des Canadiens envers l'empire britannique n'est pas ce qu'on pensait. Du jour où nous aurons ajouté à nos statuts les mots inutiles proposés par l'honorable ministre de la Milice, nous aurons porté une grave atteinte à cette loyauté qui nous est un tel sujet d'orgueil.

Je ne veux pas m'étendre plus au long sur ce sujet, et il me suffira d'ajouter que si je jugeais ces mots nécessaires je ne m'y opposerais pas le moins du monde. Je ne suis pas enclin à mettre le gouvernement du jour au-dessus du parlement. Je dis que le gouvernement du jour doit être subordonné au parlement, mais dans une question de ce genre—et il ne s'agit ici que d'un intervalle de quinze

jours—je dis qu'il est ridicule de stipuler que le Dominion du Canada ne pourrait pas, dans quelque grande circonstance imprévue, donner carte blanche au gouvernement durant quinze jours afin d'organiser la milice du Canada, quitte à faire sanctionner ses actes par le parlement du Canada. Mais, M. l'Orateur, qu'est-ce, à la vérité, qu'un intervalle de quinze ou même trente jours, quand il s'agit de mobiliser des troupes? Deux semaines ne suffiraient même pas pour rassembler tous les hommes à leurs quartiers-généraux. Peut-on vraiment supposer que les libertés publiques seraient ici en danger, ou qu'il y ait le moindre danger que nos miliciens soient envoyés à l'étranger contre le gré du pays? Y a-t-il là quelque danger que le parlement ne pourrait pas prévenir? Avant qu'un seul homme pût sortir du Dominion, le parlement serait convoqué et mettrait bon ordre à tout cela. Mais le gouvernement ne veut pas qu'on lui confère ces pouvoirs, en quelque nécessité qu'on dût se trouver. Il ne veut pas, non plus, que ses adversaires pussent avoir un jour ces pouvoirs. On exige qu'il soit expressément stipulé sur les statuts qu'ils ne pourraient pas avoir ces pouvoirs. Assurément, nous pouvons nous élever contre de semblables prétentions. Assurément, nous devons considérer comme offensant, pour nos concitoyens britanniques répandus par le monde entier, que nos statuts spécifient expressément que nous ne voulons rien faire pour la défense de l'empire. Nous ne voulons pas dire que le gouvernement devrait être investi de pouvoirs illimités. Nous pourrions fort bien laisser subsister les sauvegardes de l'ancienne loi, qui suffisent pour nous assurer toute la protection voulue, sans qu'il y ait là rien qui puisse laisser supposer que nous ne serions pas prêts, au besoin, à nous acquitter de nos devoirs vis-à-vis de l'empire.

Sir FREDERICK BORDEN : Loin de moi la pensée d'imputer des motifs à qui que ce soit, mais je ne vois pas du tout quel bien on peut espérer tirer d'un discours comme celui que vient de prononcer mon honorable ami. J'ai bien peur que ce ne soit pas tant ce que l'univers peut penser de nous qui le préoccupe, comme de trouver coûte que coûte quelque chose qui pourrait indisposer une certaine partie du public contre ce gouvernement. Mon honorable ami s'est demandé, en paraissant témoigner beaucoup d'animation, ce que l'univers et le reste de l'empire britannique vont bien penser du Canada, bien que je lui aie déjà dit mainte et mainte fois qu'on peut trouver, dans les statuts de chaque colonie de l'empire britannique, exactement les mêmes dispositions que celles auxquelles il trouve en ce moment à redire. Dans les statuts de la métropole même, on peut lire ce qui suit :

Article 12, partie 3. Tout corps quelconque de la milice peut être appelé en service actif en toute partie du Royaume-Uni, mais aucun corps de milice ne pourra être transporté ou envoyé en dehors du Royaume-Uni.

Ne voit-on pas que l'honorable député veut ici se montrer plus loyal que le roi. Voyons maintenant les statuts de la colonie anglaise qui, je crois, eu égard à sa population et à ses ressources, a envoyé plus d'hommes et dépensé plus d'argent, dans l'Afrique du sud, que toute autre partie de l'empire britannique. Je veux parler de la Nouvelle-Zélande, dont l'Acte de milice contient ce qui suit :

Le Gouverneur pourra, par proclamation dans la " Gazette ", ordonner au commandant des forces militaires de mobiliser le plus tôt possible toutes les forces de défense, et de diriger lesdites forces sur tout point du district ou de la colonie où il peut être permis de le faire.

C'est aussi la même chose en Australie.

Tous ceux qui font partie des forces militaires ne seront pas requis, excepté s'ils s'offrent de le faire, de servir en dehors des limites du Commonwealth, ou de tout territoire soumis à l'autorité du Commonwealth.

Eh bien, M. l'Orateur, pour en revenir à la loi actuelle, mon honorable ami affirme que nous sommes en train d'élaborer une loi qui sera contraire aux intérêts du Canada, et qui va nous causer de grands torts dans l'esprit des populations des autres colonies. Qu'il veuille donc jeter un coup d'œil sur la loi actuelle, et nous dire sincèrement si, en vertu de cette loi—en considérant non pas seulement un seul article, mais toute la loi même—il croit que le gouvernement puisse avoir le droit d'envoyer notre milice dans l'Afrique du sud ou toute autre partie du monde. Il ne peut pas croire cela.

M. BARKER : L'honorable ministre me permettra-t-il de répondre ? Je n'ai pas dit que nous avions ce droit. Mais j'ai demandé pourquoi, les choses étant ainsi, nous voulions modifier la loi.

Sir FREDERICK BORDEN : Afin de la rendre absolument claire, ainsi qu'on a fait, en ces matières, dans le Royaume-Uni et les autres parties de l'empire. Comment la loi est-elle intitulée? C'est une loi concernant la milice et la défense. Or, quelle est l'essence même de la milice? Je le répète, le principal objet que se propose une milice—et on n'a qu'à en étudier l'organisation pour se convaincre de cette vérité—c'est la défense de ses foyers.

Mais mon honorable ami s'est lancé dans des digressions afin de trouver prétexte à quelques railleries contre l'honorable premier ministre, à propos de la ligne de conduite tenue par ce dernier lors de la guerre de l'Afrique du Sud. Eh bien, je recommanderais à mon honorable ami de lire le débat qui a eu lieu l'autre jour au parlement impérial, et surtout de lire ce que M. Arnold Forster a cru bon de dire au sujet du premier ministre du Canada. Il pourra constater alors, M. l'Orateur, que M. Arnold Forster, secrétaire d'Etat au ministère de la Guerre, a dit que sir Wilfrid Laurier, premier ministre du Canada, avait rendu à l'empire les services les plus signalés lors de

la guerre de l'Afrique du Sud. C'est s'y prendre bien tard, et faire montre en outre d'un grand manque de tact, que de se complaire aujourd'hui dans ces railleries contre le premier ministre du Canada. A ce propos, laissez-moi faire remarquer que le Canada est venu au secours de la mère patrie dans l'Afrique du Sud. Et comment cela ? Est-ce en vertu de la loi actuelle, contre laquelle mon honorable ami a si peine qu'on ne porte pas une loi criminelle ? Pas du tout. Ce fut plutôt parce que nos soldats offrirent alors volontairement leurs services. Mon honorable ami veut-il que nous nous lancions dans des aventures, en nous préparant à prendre part à des guerres étrangères ? Est-ce là ce que veut l'honorable député ? Je crois pourtant que nous avons assez de nous occuper de nos propres affaires. Dans mon humble opinion, nous aurons d'autant mieux servi l'empire que nous nous serons mis en mesure de bien défendre notre propre sol. Mais mon honorable ami est d'avis que cette attitude va nous nuire dans l'esprit des populations des autres parties de l'empire. Ignore-t-il donc que l'Australie, dont les statuts sont exactement les mêmes que les nôtres en ces matières, s'est toujours refusée à fournir un seul dollar pour une marine dont les navires sortiraient de la zone du Commonwealth. Et cependant il entreprend de railler ce gouvernement et de dire que les quelques changements que nous voulons apporter à ce statut vont causer à l'étranger du tort au Canada. Eh bien, M. l'Orateur, laissez-moi dire, en terminant, que les sentiments patriotiques du Canada sont trop bien connus pour qu'il soit nécessaire d'en faire étalage dans ce statut. Ces nouvelles dispositions de la loi sont parfaitement d'accord avec l'esprit qui anime notre milice, et en cherchant ainsi à soulever des préjugés contre ce gouvernement, mon honorable ami agit d'une façon qui ne lui fait guère honneur.

M. BARKER : Je ne veux que relever certaines remarques de l'honorable ministre de la Milice. Il a dit que j'avais raillé le premier ministre. Je n'ai fait que rappeler que le premier ministre avait dit, en 1899, que la loi présentement en vigueur faisait défense au gouvernement d'envoyer la milice active en dehors des limites du Canada, pour des fins qui ne seraient pas canadiennes. J'ai dit que le ministre de la Justice avait aussi exprimé le même avis. J'ai rappelé ces opinions quand j'ai demandé au ministre de la Milice pour quelle raison on entreprendrait alors de modifier la loi.

M. TALBOT : L'honorable député n'a-t-il pas dit que le gouvernement, y compris le premier ministre, avait alors été forcé, sous la pression de l'opinion publique, d'agir comme il l'a fait ?

M. BARKER : C'est bien ainsi que les choses se sont passées.

M. R. L. BORDEN : Comme l'honorable ministre nous a lu un statut qui est apparemment en contradiction avec certaines remarques que j'ai faites, j'aimerais à lui lire quelques extraits d'un rapport d'une commission royale sur la milice et les volontaires, qui vient d'être publié en Angleterre. Ce rapport a été fait en vertu d'un warrant royal portant la date du 23 avril 1903. Le second paragraphe de la première division du rapport se lit comme suit :

> On a toujours considéré que la fonction des forces volontaires consistait à appuyer les forces régulières pour protéger le Royaume-Uni contre toute " invasion réelle ou appréhendée ", alors que la fonction de la milice, tout en restant la même que celle des volontaires pour appuyer au besoin les forces régulières, était aussi d'aider volontiers les réguliers à tenir garnison en temps de guerre, soit dans le Royaume-Uni ou à l'étranger, et même à faire campagne à l'étranger avec les réguliers.

Sir FREDERICK BORDEN : Oui, mais en qualité de volontaires.

M. R. L. BORDEN : J'ignore si cela est. Je suppose qu'il doit y avoir quelque statut, ou que le gouvernement doit être investi de quelques droits pour lui permettre d'en agir ainsi.

Sir FREDERICK BORDEN : Oui, ce statut existe.

M. R. L. BORDEN : C'est précisément à cause de ce paragraphe que j'ai émis l'avis que la milice du Royaume-Uni pourrait être envoyée à l'étranger, soit par le gouvernement ou le parlement. Il semblerait donc qu'il doit y avoir quelque disposition statutaire, dans les lois du Royaume-Uni, autre que celle dont l'honorable ministre nous a parlé. S'il en était autrement, le rapport de la commission présidée par le duc de Norfolk n'aurait pas pu être rédigé dans les termes dont je viens de donner lecture. Ce rapport est très significatif parce qu'il y est dit fort clairement que les corps de volontaires ne sont que pour la protection du Royaume-Uni contre toute invasion réelle ou appréhendée.

Sir WILLIAM MULOCK : Ce rapport laisse pourtant aussi entendre assez clairement que les miliciens ne sont là qu'en qualité de volontaires.

M. R. L. BORDEN : Ils ne pourraient toujours pas être envoyés en dehors des limites du pays, sans quelque disposition statutaire, ou au moins sans un vote du parlement. Ce qu'il y a de certain, c'est qu'ils peuvent être envoyés en dehors du Royaume-Uni. Ainsi que ce rapport le dit en toutes lettres, les miliciens ont été employés pour le service de garnisons, tant dans le Royaume-Uni qu'à l'étranger.

Sir WILLIAM MULOCK : En qualité de volontaires.

M. R. L. BORDEN : J'ignore s'ils cessent de faire partie de la milice en se faisant volontaires. Le rapport peut laisser percer ici une certaine ambiguïté ; cependant, on

fait, tout le temps, distinction entre la milice et les volontaires, même en parlant des fonctions auxquelles on destine les miliciens.

Sir WILLIAM MULOCK : Que pourraient donc signifier ces mots " était aussi d'aider volontiers "?

M. R. L. BORDEN : Je l'ignore.

Sir WILLIAM MULOCK : N'y a-t-il pas là quelque chose qui implique l'idée de services volontaires?

M. R. L. BORDEN : D'un autre côté, il serait difficile de considérer comme miliciens ceux qui se font volontaires ou font partie de l'armée régulière. Bien entendu, il n'y a rien là qui puisse empêcher les hommes de la milice d'entrer dans l'armée régulière. Comme on l'a fait remarquer dans ce rapport, l'armée régulière de la Grande-Bretagne se recrute pour la plus large part dans les rangs de la milice. C'est là l'une des objections qu'on fait valoir dans ce rapport, c'est-à-dire que les rangs de la milice s'éclaircissent continuellement par le départ de ceux qui entrent dans l'armée régulière. Quoi qu'il en soit, je me suis contenté de faire remarquer au ministre de la Milice que la modification de la loi ne serait d'aucune utilité, car le gouvernement n'en aurait pas moins toute la responsabilité de ses actions, soit qu'il envoie nos troupes à l'étranger ou qu'il les garde ici. Le seul tribunal où on peut en appeler est le parlement, et si le parlement doit être convoqué dans les quinze jours qui suivront, quel avantage peut-il y avoir à modifier le statut?

L'honorable M. FIELDING : L'explication du rapport que l'honorable député vient de lire se trouve dans le statut anglais, où on peut voir qu'après avoir stipulé expressément que la milice ne pourra pas être envoyée à l'étranger, on énonce que ceux qui s'enrôlent comme volontaires, peuvent être envoyés en dehors des limites du Royaume-Uni, mais seulement aux îles Normandes, à l'île de Man, et peut-être encore à Malte et à Gibraltar. Mais c'est là tout, et seulement quand il s'agit de volontaires.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre a raison, à venir jusqu'à une certaine année. Mais les choses sont maintenant changées et je vais donner lecture de ce qui en est :

En 1859, l'autorisation fut donnée au Souverain d'accepter les services volontaires de la milice, pour se rendre aux îles Normandes ou à l'île de Man. Plus tard, en 1875, on ajouta Malte et Gibraltar, et ces dispositions furent de nouveau confirmées en 1882. Mais, en 1898, on décréta qu'on pourrait envoyer ces troupes en toute partie du monde ; et dans le même temps la Couronne était autorisée à accepter les services volontaires des miliciens, quels que pussent être dans le temps les règlements concernant l'enrégimentement de la milice.

Tous ceux qui ont servi en Afrique ont rencontré de ces miliciens sous l'uniforme de l'armée régulière, et ils ont été aussi envoyés en d'autres parties du monde depuis 1898.

L'honorable M. FIELDING : La loi dont je viens de parler, et qui m'a été communiquée par un ami, a été adoptée en 1882. Mon honorable ami de Victoria me fait observer que cette loi a depuis été modifiée, et que les volontaires peuvent être maintenant envoyés en toute partie du monde. Mais ce n'en est pas moins toujours en qualité de volontaires, et il reste acquis que la milice ne peut pas être envoyée en dehors des limites du Royaume-Uni. C'est là ce qu'on me dit être la loi.

M. R. L. BORDEN : Je crois comprendre, d'après les statuts, que je n'ai pas étudiés bien à fond, que ces hommes ne peuvent être envoyés qu'en autant qu'ils y consentent. Mais, dans tous les cas, ils n'en forment pas moins partie intégrante de la milice.

Sir WILLIAM MULOCK : Il n'y a rien dans la loi qui empêche ces hommes de s'offrir comme volontaires. Mais le gouvernement n'a pas le droit, dans la Grande-Bretagne, d'envoyer la milice en dehors des limites du Royaume-Uni. La loi permet seulement à qui le veut d'offrir ses services, mais c'est là chose entièrement différente.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre doit comprendre ce que j'ai voulu dire au ministre des Finances. Je ne faisais qu'exprimer l'avis que ces hommes sont toujours envoyés comme miliciens.

M. GALLIHER : Des miliciens volontaires.

M. R. L. BORDEN : Je regrette de ne pas m'être fait comprendre de l'honorable député de Yale-Cariboo. Les miliciens sont incorporés dans les régiments, et ces régiments, ainsi constitués, ne peuvent pas être envoyés en dehors des limites du Royaume-Uni. Mais si les miliciens formant un régiment désirent partir, ils peuvent le faire comme régiment de milice.

M. GALLIHER : Comme volontaires.

M. R. L. BORDEN : D'après la loi anglaise, ils ne partent pas comme volontaires mais comme formant un régiment.

L'honorable M. FIELDING : J'incline à croire que cela doit être ainsi. Mais il n'en reste pas moins acquis que si tout le régiment offrait ses services et partait en corps, ce serait toujours là un corps de milice. L'acte dispose que cela peut se faire, mais cette autorisation reste subordonnée à cette disposition principale du statut que la milice ne pourra pas être envoyée en dehors des limites du Royaume-Uni.

M. RICHARDSON : M. l'Orateur, le sujet que nous discutons en ce moment est d'une grande importance pour le pays et pour l'avenir du Canada. Il est regrettable qu'au cours de ce débat on se soit servi d'expressions qui pourraient faire douter de la fidélité d'une partie de la population du Canada ; mais je crois, somme toute, que ce ne sont là que des malentendus et que la loyauté

de ce pays reste intacte. Je crois être l'interprète de cette Chambre, et, partant, de ce pays, quand j'affirme que le Canada veut l'intégrité de l'empire, et qu'il entend affirmer ces sentiments non seulement en paroles, mais en actes, c'est-à-dire en exprimant la chose en toutes lettres dans nos statuts. Par conséquent, il importe au plus haut point que l'univers entier, et en particulier la Grande Bretagne, sachent que nous ne voulons pas ici rétrograder, et que nous sommes parfaitement satisfaits de l'ancienne loi, telle qu'elle est. On m'a déjà fait ces réflexions en Europe, et je suppose que plusieurs membres de cette Chambre peuvent aussi témoigner en ce sens : " Vous avez toujours le mot de loyauté à la bouche, et vous vous enorgueillissez de faire partie de l'empire britannique. Mais, que faites-vous pour le maintien de l'empire ? Votre fidélité ne vous pèse pas lourd. Le maintien de votre indépendance ne vous coûte rien, et vous ne contribuez, non plus, absolument rien pour le maintien de l'armée et de la marine." J'aimerais que nous pussions démontrer que nous n'entendons pas ici tirer en arrière, et que, non contents d'afficher notre loyauté dans des discours de banquets, nous affirmions en toutes lettres dans nos statuts que cette loyauté est autre qu'une simple affaire d'apparat. Le ministre de la Milice nous a répété que l'essence même de la milice est la défense du pays. Mais la même chose peut se dire de toute force armée. Aucune armée n'est organisée, maintenant, dans un but d'agression ou de conquête. Ostensiblement, il ne s'agit que de la protection du pays et du commerce où se trouvent ces armées. Il peut se faire que les hostilités s'engagent très au loin, absolument comme il est possible que nous soyons forcés de veiller aux intérêts du Canada loin de notre pays ; mais si nous voulions nous considérer comme partie intégrante de l'empire, nous assumerions alors notre part des responsabilités de l'empire, et, ce faisant, nous prouverions à l'univers que nous n'entendons pas ici rétrograder en rien. Nous devrions être prêts à donner à la Grande Bretagne tout l'appui possible par nos lois, et de façon tellement claire qu'on soit convaincu de notre sincérité et de notre vif désir de tout mettre en œuvre pour le maintien de l'intégrité de l'empire. Je suis persuadé que nous ne faisons ici qu'exprimer les sentiments du pays. Je ne crois pas qu'il y ait aucune partie du Canada, ni aucun parti politique canadien, désaffectionné de l'empire. Nous sentons parfaitement tout l'orgueil qu'il y a d'appartenir à un grand empire comme le nôtre, et je suis convaincu qu'il y a des milliers de Canadiens qui ne voudraient pas pour tout au monde s'exposer à s'entendre reprocher : " Votre fidélité ne vous pèse pas lourd, car vous ne faites absolument rien pour le maintien de l'empire." Cette question intéresse tout le pays au plus haut point, et nous devrions être prêts à prouver en tout temps que nous sommes prêts à rendre effectives nos professions de foi. Quand bien même nous prendrions ici l'avance sur les autres parties de l'empire, où serait le mal ? Nous ne ferions là que notre devoir. Nous n'avons pas d'armée permanente, nous n'avons pas de marine ; mais si nous pouvions dire que nous avons une milice qui est non seulement prête à prendre la défense du pays, mais à voler aussi au secours de l'empire, partout où on pourrait avoir besoin de ses services, nous aurions pour cela l'appui de tout le Dominion du Canada.

M. MACLEAN : Ces honorables messieurs de la droite semblent perdre de vue le point principal en discussion. L'honorable ministre de la Milice affirme que la milice de la Grande Bretagne ne peut pas être envoyée en dehors des limites du Royaume-Uni. Il veut bien que notre milice soit envoyée, au besoin, au dehors, mais alors seulement pour la défense du Canada. Il a mis des restrictions à la mobilisation de nos troupes en insérant cette réserve, dans le statut, que le seul objectif sera la défense du Canada. Je crois que c'est là agir de façon injuste vis-à-vis des citoyens du Canada. Le public veut être libre, et ce parlement devrait aussi être libre de pouvoir envoyer notre milice au dehors, soit pour la défense de l'empire ou la défense du Canada. Je ne crois pas qu'il y ait aucune bonne raison d'édicter une restriction de cette nature.

Je partage ici entièrement l'avis de mon honorable ami de Grey-sud (M. Richardson). Tout se transforme actuellement très vite, l'empire se développe constamment, et si nous donnons ici l'exemple à l'Australie, à la Nouvelle-Zélande et aux autres colonies, en faisant savoir que nous sommes non seulement prêts à défendre notre pays, mais en outre à prendre la défense de l'empire, nous n'aurons fait là qu'obéir à la loi du progrès. J'approuve aussi tout ce qui a été dit au sujet de la loyauté des Canadiens. Je serais on ne peut plus heureux de voir mon honorable ami de Labelle devenir ministre de la Milice, et il me serait parfaitement indifférent que le commandement de nos forces militaires échût à un Canadien-français ou à un Anglo-Canadien. J'ai toute confiance en mon honorable ami, et j'ai assez de patriotisme pour vouloir que le commandement suprême de nos forces militaires appartienne à un Canadien. J'en serais, même, tout particulièrement fier. J'affirme que nous avons, au Canada, des hommes ayant les aptitudes voulues pour ce haut commandement. Il n'y a pas un citoyen de ce pays qui soit indigne de devenir ministre de la Milice ; et, cela étant, pourquoi chercher à nous imposer ces sortes de restrictions. Faisons donc connaître à l'univers entier que nous sommes prêts non seulement à prendre la défense de notre pays, mais aussi à voler au secours de la mère patrie en aucun temps qu'on puisse désirer.

M. GALLIHER : Je crois qu'un sujet de cette importance a besoin d'être discuté avec

beaucoup de calme, et je ne vois pas qu'il y ait ici matière à des déclamations. Ce qu'il s'agit de considérer, c'est si nous allons conférer au gouvernement le droit de dire que notre milice pourra être envoyée au dehors, non seulement pour la défense du Canada, mais aussi pour la défense de l'empire Je crois que ce serait là conférer des pouvoirs trop considérables au gouvernement, car c'est au parlement qu'il importe, comme mandataire du peuple canadien, de décider au besoin si notre milice peut être envoyée au dehors pour prendre la défense de la mère patrie.

Nous pouvons être aussi patriotes qu'on le désirera, sans pour cela cesser d'oublier—ces choses sont déjà arrivées et peuvent se présenter de nouveau—qu'il est possible que l'empire se fasse agresseur et qu'il n'entreprenne une guerre que dans un but d'agrandissement et de conquêtes. Ce sont là toujours des éventualités possibles, et il peut se faire que la Grande-Bretagne ou un autre pays entreprenne une guerre de ce genre. Supposons donc, un moment, que la Grande-Bretagne déclare la guerre dans un but de conquête. Allons-nous décréter que tout gouvernement quelconque aura le droit de dire à la milice du Canada : " Vous allez sortir du pays et prendre part à cette guerre, même si nous avons raison de croire que cette querre est injuste ou inutile? Je dis que ce droit ne peut appartenir qu'aux représentants du peuple. Par cet amendement, nous laissons aux représentants du peuple le soin de décider si notre milice devra prendre part à une guerre, que ce soit ou non une guerre où nous puissions être intéressés comme partie de l'empire britannique. L'honorable député de Grey-sud dit qu'on lui a souvent posé cette question : " Pourquoi ne contribuez-vous pas quelque chose pour le maintien de l'armée et de la marine de la Grande-Bretagne, et pour la défense de l'empire ? Vous ne faites absolument rien. Laisez-moi faire observer à l'honorable député qu'en cherchant, comme nous le faisons, à élever le niveau de notre milice, et à assurer la protection de nos côtes par une marine, nous contribuons en réalité à la défense de l'empire. Même, je puis dire, qu'en augmentant la valeur de notre milice nous fournissons une contribution plus effective, à la défense de l'empire, que si cette contribution était sous forme d'espèces sonnantes versées dans le trésor britannique, et qui pourraient être dépensées ailleurs qu'au Canada. Voilà qui doit être, je crois, une réponse satisfaisante aux accusations qu'on pourrait nous lancer que nous ne contribuons en rien à la défense de l'empire. Je ne crois pas qu'il y ait un seul homme, au Canada, qui puisse douter que si jamais l'occasion se présente où le Dominion peut être de quelque secours à la Grande-Bretagne dans une guerre juste, nous ne répondrons pas avec empressement au premier appel que l'empire pourra nous adresser. Au contraire, nous n'attendrons pas alors que cet appel nous soit fait, et nous serons prêts alors à offrir nos services comme nous l'avons fait lors de la guerre de l'Afrique du Sud.

M. LANCASTER : Pourquoi ne pas mettre cela dans le statut?

M. GALLIHER : On a dit que certaines parties du Dominion restaient indifférentes à ces questions de défense. Je ne crois pas que cela soit, et je me permettrai ici de rappeler que la première fois que des troupes sont sorties du Canada, il y a quelque vingt ans, pour faire campagne avec l'armée britannique—je parle de l'expédition du Soudan —les trois quarts du contingent se composaient de Canadiens-français. J'ai eu une connaissance personnelle de ce qui s'est passé alors, et je sais dans quelle classe d'hommes se recrutaient ces contingents.

Je dirai que jamais troupe d'hommes plus capables, plus énergiques, plus fidèles que celle qui composait le contingent qui a fait voile du Canada, en 1884, n'a quitté les rives de notre pays. Je parle avec connaissance de cause, d'après mon expérience personnelle, parce que j'ai moi-même travaillé avec ces hommes, que j'ai dormi à leurs côtés, et je ne puis permettre qu'on fasse ici la moindre insinuation malicieuse contre eux.

M. LANCASTER : Qui a dit quelque chose contre eux.

M. GALLIHER : On a lu, cette après-midi, un écrit de nature à jeter du discrédit sur cette troupe.

M. LANCASTER : On n'a rien dit contre ces hommes.

M. GALLIHER : Je sais ce que je dis et j'ai entendu ce dont je parle. Je prétends que des insinuations semblables ne devraient pas être faites. Si l'on agit ainsi dans un but politique—je n'affirme rien quant à cela, car je crois que je n'observerais pas les règlements en parlant de cette façon—si l'on agit ainsi dans un but politique, il y a un moyen de soutenir le jeu. Ces attaques peuvent être excusées, mais, à tout événement, elles sont injustes. L'honorable député de Colchester ne partage pas l'opinion des honorables ministres de la Justice et de la Milice quant à l'interprétation de l'article de l'ancienne loi relativement à la signification de la phrase " soit dans les limites ou en dehors des limites du Canada ". Si je l'ai bien compris, il est d'opinion qu'en vertu de la loi actuelle, le gouvernement pourrait envoyer des soldats dans aucune partie de l'empire. Il peut se rencontrer un grand nombre de citoyens qui appartiennent à la profession d'avocat ou qui ne font pas partie de cette dernière, et qui entretiennent l'opinion exprimée par l'honorable député. S'il en est ainsi, n'est-il pas opportun de modifier cet article de façon à faire disparaître tout doute à ce sujet, afin que, si le gouvernement a le pouvoir d'appeler la milice sous les armes pour la défense du Canada, lorsque le temps viendra de décider si le pays doit envoyer ses soldats prendre part à une guerre entre la Grande Bretagne et

une puissance étrangère, le parlement ait le droit de dicter sa volonté ? Les avocats ne partagent pas toujours les mêmes opinions.

M. SAM. HUGHES : L'honorable député n'est-il pas avocat lui-même ?

M. GALLIHER : Je joue à l'avocat, quelquefois. Je ne puis accepter la conclusion posée par l'honorable représentant de Colchester, parce que je considère que nous légiférons sur des questions pertinentes au Canada, et au Canada exclusivement, et je crois, en lisant cet article et en tenant compte du fait que cette loi ne concerne que notre propre pays, que, dans ces statuts du Canada qui ne se rapportent en rien à la Grande-Bretagne, les mots " en dedans ou en dehors du Canada " ne peuvent se rapporter qu'à ce qui concerne le Canada directement et non d'une manière détournée, et que c'est là l'interprétation qu'il faut leur donner. Mon honorable ami peut avoir raison, de même qu'il est possible que je me trompe ; j'établis simplement cette différence d'opinion entre nous deux, et c'est précisément à cause de cela qu'il me semble que le gouvernement agit sagement en faisant disparaître tout doute par cet amendement. A mon sens, le fait de demander cette modification de la loi ne peut même donner l'idée que nous portons un coup à ce sentiment de fidélité qui anime le peuple canadien à l'égard de l'empire britannique. Dans le cas contraire, il faudrait nous supposer des motifs odieux. Si je comprends bien le sentiment de la population du Canada envers la mère patrie, semblables motifs n'animent ni le gouvernement fédéral, ni celui d'aucune province du Dominion. Pourtant, c'est là l'insinuation faite par certains membres de la gauche qui ont pris part à ce débat. Il est absurde de supposer cela. Et je ne puis imaginer qu'un gouvernemnt quelconque de ce pays serait animé d'intentions aussi mauvaises à l'égard de la Grande-Bretagne. Si l'on considère les relations qui existent actuellement entre le Canada et la mère patrie, on avouera que c'est en arriver difficilement à une conclusion que d'accuser le gouvernement fédéral ou aucun gouvernement provincial de vouloir, d'une façon ou d'une autre, affaiblir la nature de ces rapports. Si je faisais partie de l'opposition, je serais peiné de songer à la possibilté d'un fait semblable ; étant un partisan du gouvernement et un sujet britannique, et m'enorgueillissant de cette qualité, j'éprouverais un chagrin beaucoup plus sensible de songer que des motifs de cette nature pourraient animer le gouvernement actuel.

M. HENDERSON : L'honorable député d'Yale (M. Galliher) m'a prêté des sentiments que je n'ai certainement pas exprimés. Je n'ai rien dit dans le but de demander que le pays contribuât au maintien de l'armée ou de la marine anglaise. J'ai déclaré simplement que, lors de mon voyage en Angleterre, on m'avait dit sous forme de reproche que notre fidélité à l'empire ne nous coûtait pas cher, qu'elle ne nous coûtait rien. J'aimerais pouvoir désigner les statuts du Canada pour dire : Voici la loi, voici ce que nous faisons et ce que nous sommes prêts à faire, grâce à notre milice. Inutile de dénaturer les faits. Libre à nous de nous vanter d'être un grand pays, une nation importante ; nous n'en sommes pas moins un petit peuple qui, toutefois, vit dans l'espérance de devenir, un jour, une grande nation.

Pourtant, il est un point qui démontre notre grandeur actuelle, c'est l'union intime qui nous unit à l'empire. Aussi, la moindre tentative qui semble tant soit peu de nature à affaiblir ces liens, devrait être repoussée le plus tôt possible. D'autre part, il vaudrait mieux pour le Canada renforcer sa propre position, en accordant à l'empire son appui moral dans toutes les causes qu'il défend. Au lieu de reculer, nous devrions aller de l'avant et, si cela est nécesaire, surpasser toutes les autres colonies sous ce rapport. Nous n'avons pas besoin d'armée permanente, mais rien ne nous empêche de faire plus large la part de notre milice, et de l'emporter ainsi sur la mère patrie et les autres colonies.

Le Canada retirerait des avantages de cette réforme, personne ne saurait le nier. Il serait à déplorer que le parlement se permît de faire quoi que ce soit de nature à laisser supposer qu'il veut affaiblir les liens qui, croyons-nous, unissent le Canada à l'empire britannique. Rendons-nous donc compte de plus en plus que nous formons partie intégrante de l'empire, et, fiers de notre qualité de citoyens, soyons donc prêts à faire notre part, lorsqu'il s'agira de défendre la mère patrie.

M. GALLIHER : Je désire qu'il n'existe aucun malentendu entre mon honorable ami et moi. Je n'ai pas eu l'intention de lui prêter des paroles qu'il n'a pas prononcées. J'ai fait allusion à l'honorable député simplement pour lui dire que, lorsqu'on viendra lui faire des déclarations dans le genre de celles dont il a parlé, la seule réponse—suffisante, à mon point de vue—à opposer à ces assertions, c'est de dire que le meilleur moyen qui existe pour nous de contribuer à la défense de l'empire, c'est de développer les ressources du Canada et d'améliorer notre propre milice. C'est là ce que j'ai voulu dire simplement.

L'honorable M. FIELDING : Après ce débat assez long et languissant, il semble parfaitement établi que les différences d'opinion qui existent entre nous reposent plutôt sur la forme que sur le fond. Au commencement de la discussion, on a prétendu qu'on voulait modifier cet article d'une façon un peu radicale. Mais le débat a montré clairement qu'on n'avait pas cette intention. Mon honorable ami, le leader de l'opposition, a exprimé l'opinion que si on laissait la loi telle qu'elle est aujourd'hui, ses effets seraient exactement les mêmes que si on la modifiait par l'amendement proposé. A mon avis, mon honorable ami a raison et la différence ré-

side plutôt dans la forme et dans les termes. S'il en est ainsi, cela fait pitié de voir ainsi s'allonger le débat. Je demanderais à mon honorable collègue, le ministre de la Milice, d'attaquer d'autres articles de son projet de loi, de laisser cette disposition en suspens afin de chercher si on ne pourrait pas trouver une autre forme pour exprimer parfaitement ce que nous désirons et voulons tous.

M. R. L. BORDEN : Voilà un excellent conseil, à mon point de vue. Pour ma part, je suis convaincu qu'il ne s'agit, après tout, que de savoir quelle décision l'Exécutif prendra. A tout événement, qu'importent les termes ou les phrases ? Le parlement aura toujours le droit de condamner ou d'approuver cette décision. L'honorable ministre de la Milice l'a dit lui-même, au commencement du débat : la meilleure manière de protéger le Canada serait de retrancher les mots " quelque part en dehors du Canada ", et le gouvernement peut adopter comme règle que le parlement aura toujours la responsabilité et le droit d'approuver ou de rejeter la décision de l'Exécutif.

Pour cette raison, je croyais qu'il n'était pas nécessaire de modifier la rédaction de l'ancien statut, puisque, après tout, il ne s'agit que d'un changement dans les termes de cette disposition, changement qui n'a aucun effet véritable sur cette dernière. Je crois donc que mon honorable ami (M. Fielding) nous a donné un bon avis. Me serait-il permis aussi de signaler à l'attention de l'honorable ministre de la Milice, vu qu'il semble s'appuyer sur la pratique suivie en Angleterre à ce propos, le fait qu'on peut trouver l'article dont il vient de me communiquer la teneur, dans le manuel de la loi concernant la milice, publié par le " War Office " en 1899? A la page 812, on trouve une disposition à l'effet que les miliciens, s'ils le jugent à propos, peuvent s'engager volontairement à servir en dehors de la Grande-Bretagne, et que Sa Majesté peut accepter leurs services. Sera-t-il déplacé pour nous—je ne fais qu'exprimer une simple opinion—d'adopter une dispositon quelconque à l'effet que nos miliciens pourront, si cela leur plaît, offrir volontairement leurs services pour une campagne en dehors du pays, et que l'Exécutif aura pleine liberté, s'il le juge à propos, d'accepter cette offre ? Je demanderais à ce propos une dispositon analogue à celle que nous avons déjà adoptée relativement à la sanction du parlement. Si nous suivons le système anglais dans un cas, pourquoi ne pas adopter la même ligne de conduite quant à l'autre cas. Nous aurions beaucoup plus de raison d'adopter ce principe au Canada. En effet, la Grande-Bretagne a une armée permanente, ce que nous n'avons pas. Notre seule défense se trouve dans notre milice. Aussi, si l'on permet ces engagements volontaires dans le Royaume-Uni, n'a-t-on pas de raisons plus sérieuses d'appliquer ce principe au Canada?

L'honorable M. FIELDING : Cela mérite considération. On pourrait peut-être invoquer cette différence-ci : lorsque les miliciens anglais s'engagent volontairement pour aller servir en dehors de l'Angleterre, ils sont soumis à la loi concernant la milice anglaise, loi qui est en harmonie parfaite avec celle de l'armée britannique. Si nous envoyons nos miliciens servir en dehors du Canada, il pourrait être impossible de chercher à les soumettre aux dispositions de la loi concernant la milice canadienne. Il serait peut-être nécessaire de les soumettre au règlements de l'armée britannique.

M. R. L. BORDEN : Ce n'est là qu'une simple question de détail. J'ai exprimé cette idée pour qu'on l'étudiât. Mais je n'y tiens pas outre mesure. Ce qui m'a porté à émettre cette opinion, c'est la disposition particulière qu'on a déposée devant moi et qui limite l'envoi de notre milice en dehors du Royaume-Uni.

Sir FREDERICK BORDEN : J'allais dire qu'à mon avis, nous éprouverions beaucoup de difficultés à mettre en vigueur une disposition semblable. Dans l'état de choses actuel, notre milice serait soumise à la loi anglaise, si on l'envoyait à l'étranger, car elle ne pourrait servir s'il n'en était ainsi. Lors de la guerre du Sud-africain, nous n'avons éprouvé aucune difficulté à organiser environ 8,000 hommes au Canada pour servir dans cette campagne. Pour cela, nous avons conclu un traité spécial avec les hommes que nous avons enrôlés immédiatement pour servir en dehors du pays dans l'armée impériale. Il ne saurait surgir de difficultés à l'avenir. On a toujours permis aux jeunes gens du Canada de servir à l'étranger et nous pouvons, en aucun temps, remettre en vigueur la méthode que nous avons adoptée en 1899 et en 1900.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre a probablement raison dans ce qu'il dit. Il se peut qu'il nous soit possible d'envoyer des corps ou des régiments de notre milice, tels qu'organisés maintenant, et que cette question ne soit pas très importante. Mais il a parlé d'une difficulté qui ne semble pas exister. Lorsqu'elle est appelée au service actif au Canada ou à l'étranger, notre milice est soumise aux règlements royaux. Donc, si on l'envoie à l'étranger, elle devra suivre la même discipline et la même direction que celles imposées au soldats de l'armée britannique.

M. SAM. HUGHES : En demandant que le parlement canadien soit convoqué dans un délai raisonnable—le parlement anglais peut se réunir à dix jours d'avis—je crois que nous nous assurons la seule garantie dont nous ayons besoin. J'ai déjà exprimé mon opinion quant aux mots " pour sa défense ". A mon avis, ils me semblent constituer une aggravation de cette disposition, et je crois qu'on ne les a pas insérés dans cette intention probablement, mais bien plutôt aux instances de certains députés qui se sont vantés, lors de l'envoi des troupes au Transvaal,

que ce fait ne se répèterait plus. Mon honorable ami de la Colombie Anglaise a dit qu'on avait rangé une certaine partie de la population dans la classe des sujets infidèles de l'empire. Je n'accuse personne d'appartenir à cette classe. Ce que je dis, c'est que le lien qui nous unit à l'empire se trouve affaibli non seulement par le fait de l'honorable député de Labelle, mais encore par celui d'hommes qui se vantent d'être Anglais ; je regrette cela. J'ai proposé un amendement, cet après-midi, mais, après la déclaration de mon chef, je le retirerai avec l'entente qu'on pourra lui substituer une autre proposition.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. SAM. HUGHES : Mes honorables amis ne devraient pas trop s'empresser de crier : Ecoutez ! écoutez! chaque fois qu'il s'agit d'un fait tendant à démembrer l'empire. Nous voulons leur faire comprendre qu'il y a dans cette Chambre et dans le pays des hommes qui n'ont pas peur d'exprimer les opinions qu'ils entretiennent sur ce sujet. S'il est entendu que cet article restera en suspens jusqu'à demain matin, je retirerai pour le moment ma proposition.

M. GOURLEY : Après l'observation de l'honorable ministre des Finances, je veux appeler l'attention de l'honorable ministre de la Milice sur la rédaction de son amendement. Si l'empire se trouve en guerre avec une autre puissance, on ne pourra, en vertu de cette proposition, convoquer le parlement, parce que les Chambres ne peuvent être convoquées que si la milice est appelée au service actif.

Sir FREDERICK BORDEN : Le gouvernement a toujours le pouvoir de convoquer le parlement.

M. GOURLEY : Mais vous, insérez cet amendement pour vous donner raison de convoquer le parlement, dans certains cas d'urgence ; vous ne pouvez, cependant, faire cela tant que la milice n'est pas appelée au service actif. Or, il n'est pas nécessaire de faire cet appel, lorsqu'il s'agit d'une guerre qui ne concerne pas immédiatement le Canada. C'est pourquoi cette disposition est parfaitement illusoire. Le gouvernement peut dire : Nous ne convoquerons pas le parlement parce que la milice n'est pas appelée au service actif, et nous ne croyons pas que nous ferons cet appel. Cet amendement sera donc inutile. Ce qu'il faut au gouvernement, c'est pouvoir convoquer le parlement à dix jours d'avis, chaque fois que la mère patrie est en guerre. Je suis l'homme le plus pacifique au monde, mais je veux que le Canada soit prêt à faire sa large part, lorsque la nécessité s'en fera sentir.

Je demande simplement qu'on protège les intérêts de l'empire. Je n'ai aucune animosité contre les Canadiens-français que j'admire plutôt. Si des hommes comme Champlain et Cartier vivaient au Canada, aujourd'hui, ils seraient les premiers à exprimer le sentiment dont je viens de parler.

M. TALBOT : Ne vous occupez pas des Canadiens-français ; ils sauront bien prendre seuls leur propre défense.

M. GOURLEY : La population canadienne-française de la province de Québec, j'en suis convaincu, est parfaitement loyale et fidèle. Si on a quelque chose à lui reprocher, c'est que certains de ses chefs travaillent uniquement à récolter ses suffrages. Je demande que cet amendement soit modifié de façon à ce que, quand l'empire sera en guerre, le gouvernement publie une proclamation convoquant le parlement pour décider si nous devons ou non envoyer nos troupes prendre part à cette guerre.

M. BOURASSA : Si je ne me trompe, le gouvernement, en traçant sa politique, montre certaines dispositions à accepter les instructions de l'honorable représentant de Victoria-nord et des honorables députés de Colchester et d'York-est, au lieu de compter sur l'appui de ses amis. Comme les ministres paraissent désirer grandement connaître les idées des conservateurs sur ce sujet, je vais leur citer une autorité bien tory à l'appui de leur attitude. Chose étrange ! on a affirmé qu'en rédigeant cet article, l'honorable ministre de la Milice avait laissé de côté tous les sentiers battus, que cette dispositions introduisait un esprit nouveau dans l'organisation de la milice canadienne. Je veux rappeler à la Chambre que dans la loi de 1855, concernant la milice, cette restriction était beaucoup plus sévère qu'elle ne l'est maintenant. L'article 61 de cette loi contient la disposition suivante :

> Le commandant en chef aura plein pouvoir d'appeler la milice ou aucune partie d'icelle toutes les fois que, dans son opinion, il sera à propos de le faire, par raisons de guerre, invasion ou insurrection ou danger imminent d'aucune desdites causes.

Et l'article 75 se lit ainsi :

> La milice ainsi appelée pourra être dirigée vers toute partie de la province ou toute place hors de la province mais contiguë à icelle, ou l'ennemi pourra se trouver, et d'où l'on pourra craindre une attaque contre cette province.

Donc, d'après la loi de 1855, non seulement on ne peut envoyer à l'étranger la milice canadienne pour défendre l'empire, mais, alors même que ce dernier serait en guerre avec le Mexique, il est impossible au commandant en chef d'envoyer des troupes pour défendre le Canada, contre une attaque des Mexicains. D'après l'interprétation qu'on peut donner à cette nouvelle disposition, il sera facile d'envoyer nos miliciens partout, lorsqu'il s'agira de défendre le pays. En vertu de cet article, le ministre de la Milice pourrait indubitablement expédier des troupes à Terre-Neuve, pour protéger le Canada et même, si nous étions menacés d'une attaque de la part du Mexique, le ministre pour-

rait, si cela était nécessaire, envoyer la milice rencontrer l'ennemi même sur le propre territoire de ce dernier. La restriction qu'on trouve dans la disposition actuelle a bien sa raison d'être, si l'on considère l'esprit de toutes nos lois de milice qui tend à démontrer que la milice est organisée pour la défense du Canada. On peut considérer comme un manque sérieux de fidélité de notre part l'affirmation que nous faisons de ce principe, mais je dois dire que je n'ai pas été touché outre mesure du déploiement de loyalisme que nous ont fait les honorables représentants de Victoria-nord (M Sam. Hughes) et de Colchester (M. Gourley). Evidemment, ces honorables députés ne ressemblent pas aux membres de la droite. Il leur faut protester d'une façon ultra-loyaliste des sentiments qu'ils ont déjà exprimés. Je ne connais personne de ce côté-ci de la Chambre—et j'aimerais que le gouvernement se rappelât ce fait, avant d'accepter les avis de personnes de l'espèce de l'honorable député de Colchester, relativement à la législation proposée—qui ait dit qu'il fallait qu'un homme fût idiot pour être élu à la Chambre des communes anglaises. Nul d'entre nous n'a été jusqu'à dire, quand cela pouvait servir des fins politiques—des fins immédiates de parti—que le ministre anglais qui a jugé à propos de sa propre autorité, de rappeler un fonctionnaire qu'il a sous ses ordres, est un lâche pour avoir fait cela. Nous nous respectons en notre qualité de Canadiens et nous accordons aux Anglais tout le respect qu'ils méritent. Nous savons à quoi nous en tenir. Nous ne nous servons pas de notre fidélité pour des fins de parti, sauf à la laisser de côté, quand cela fait l'intérêt du parti. J'ignore si un seul membre de la droite appartient à une puissante organisation soi-disant religieuse ou sociale, mais qui, d'après la déclaration de son Grand Maître, est essentiellement politique. Le prédécesseur de ce dernier avait l'habitude de faire, ici, la leçon non seulement aux Canadiens-français, mais encore aux Anglo-canadiens, à propos de leur fidélité à l'empire. Pourtant, dans une circonstance mémorable, il a conseillé à un certain élément de la population du Royaume-Uni, de s'insurger et de prendre les armes contre l'autorité de la reine, parce que cette dernière avait sanctionné des lois qui ne servaient pas les fins politiques de cet homme.

Je croyais que cet amendement avait été préparé par le gouvernement du Canada, et que ce dernier savait qu'il pouvait compter sur l'appui fidèle de ses partisans, dans cette occasion. Je ne puis comprendre pourquoi le gouvernement retarderait maintenant l'adoption de cet article, pour permettre à ces lumières extraordinaires de l'opposition, au point de vue de la loi, de l'art militaire et de la loyauté, lumières que sont les honorables représentants de Colchester et de Victoria-nord, de lui venir en aide pour préparer une loi convenable. Je ne sais si j'exprime l'opinion du parti libéral, mais je dois dire que je ne puis comprendre que nous ayons été envoyés ici pour nous laisser guider par des hommes tels que l'honorable représentant de Victoria et le député de Colchester. Nous sommes ici chargés d'appuyer le gouvernement et le parti libéral, aussi longtemps qu'ils observeront les principes libéraux, aussi longtemps qu'ils auront confiance en leurs partisans. Mais je dois dire au ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) et au gouvernement, que s'ils en sont rendus au point d'aller chercher leurs inspirations et leur direction chez les personnes qui composent ce que je pourrais appeler cette division du parti tory qui se fait remarquer par la plus grande étroitesse d'esprit, il se produira, à mon avis, une grande divergence d'opinion parmi les libéraux, aux prochaines élections générales.

M. SAM. HUGHES : Il me fait plaisir de constater que nous avons réussi enfin à démasquer l'honorable député de Labelle (M. Bourassa). Il s'est montré sous son vrai jour——

M. BOURASSA : Parfaitement. Je me suis montré ce que j'ai toujours été—un libéral.

M. SAM. HUGHES : Il a joué la masquarade d'une extrémité à l'autre du pays, et ce n'est un secret pour personne que ces mots auxquels on s'objecte, ont été insérés dans cet article, d'après les conseils de l'honorable représentant de Labelle et que c'est là la condition qu'il a imposée pour permettre que ce projet de loi fût soumis à la Chambre.

M. BOURASSA : Je nie cela absolument. J'ai lu cet article pour la première fois dans le projet du bill. Je n'ai jamais parlé de cela au ministre de la Milice. J'ai eu plusieurs conversations avec ce dernier relativement à d'autres dispositions de ce bill, mais jamais à propos de celle-ci. L'honorable député doit rétracter ce qu'il a avancé à ce sujet.

Sir FREDERICK BORDEN : Je veux corroborer absolument ce qu'a déclaré mon honorable ami (M. Bourassa). Je ne l'ai jamais consulté et il ne m'a pas parlé de cet article.

Quelques VOIX : Que l'honorable député rétracte ce qu'il a dit.

M. SAM. HUGHES : On a répété partout que l'honorable député (M. Bourassa) était le *deus ex machina* dans toute cette affaire. L'honorable ministre a-t-il rédigé cet article lui-même? Non.

M. BRODEUR : L'honorable député (M. Sam. Hughes) est obligé d'accepter la déclaration de l'honorable représentant de Labelle.

M. SAM. HUGHES : Que mon honorable ami (M. Brodeur) sache que je n'ai pas mis en doute la parole de l'honorable député de Labelle.

M. BRODEUR : L'honorable député doit accepter la déclaration de l'honorable représentant de Labelle.

M. SAM. HUGHES : Je n'ai rien à voir à cette déclaration. J'ai dit que c'était là la rumeur qui circulait dans le public.

M. BRODEUR : L'honorable député (M. Sam. Hughes) doit accepter cette déclaration.

M. SAM. HUGHES : Je n'accepterai pas cette déclaration qui n'a rien à voir à ce que j'ai dit. J'ai rapporté quelle était la rumeur répandue dans le public et dont les journaux se sont faits les échos.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député (M. Sam. Hughes) doit connaître les règlements de la Chambre. Il est une règle qui dit que lorsqu'un député fait une déclaration au sujet d'un autre membre de la Chambre, et que ce dernier nie cette assertion, celui qui a porté l'accusation doit accepter la dénégation, qu'il croie que cette dernière est vraie ou fausse.

M. SAM. HUGHES : Je vous remercie, monsieur le président.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député doit dire au comité qu'il accepte–

M. SAM. HUGHES : Je ne contredis pas la déclaration de l'honorable député de Labelle, à laquelle je n'ai rien à voir. J'ai dit que j'avais lu cette nouvelle dans les journaux.

Quelques VOIX : Retirez ce que vous avez avancé.

M. SAM. HUGHES : Du moment que l'honorable député de Labelle nie, l'incident se trouve clos.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Non, car l'honorable député doit accepter la déclaraton de celui qui se trouve en cause.

M. SAM. HUGHES : J'accepterai cette déclaration, mais l'honorable député n'a pas discuté la question que j'avais soulevée. Il dit qu'il n'a jamais eu d'entretien avec le ministre de la Milice au sujet de cet article. Je n'ai pas prétendu le contraire, et on ne me fera pas rétracter ce que je n'ai pas dit.

M. BOURASSA : Je déclare à l'honorable député que non seulement je n'ai pas parlé de cette question à l'honorable ministre de la Milice, mais même que je n'ai eu connaissance de cet article qu'en le lisant dans le projet de loi.

M. SAM. HUGHES : Dois-je comprendre que l'honorable représentant de Labelle déclare qu'il n'a pas été question de cet article entre lui et le ministre de la Milice ou toute autre personne? J'accepte cette déclaration. Mais l'honorable député a parcouru le pays d'un bout à l'autre, proclamant que les soldats canadiens ne serviraient plus l'empire, et les membres de la droite eux-mêmes ont dit, il n'y a qu'un instant, que notre milice ne travaillera pas à la défense de l'empire, mais qu'elle se contentera de défendre le Canada, c'est-à-dire que jamais les Canadiens ne prendront part, à l'avenir, aux guerres impériales. Qu'ils me permettent de leur répondre que toutes les fois que l'Angleterre aura besoin de secours, les troupes canadiennes seront prtes à l'aider ; si nos adversaires se trouvent au pouvoir et refusent d'envoyer de nouveau nos soldats à la défense de l'empire, comme ils l'ont fait dans la dernière corconstance, ils seront forcés de changer d'opinion ou d'abandonner le pouvoir, qu'on remarque bien ce que je dis. Ils enverront nos miliciens, comme ils l'ont fait la dernière circonstance, ils seront forcés de d'agir par l'opinion publique. On nous dit que tout n'a pas été expliqué relativement à l'envoi des contingents, et les déclarations faites publiquement par le premier ministre et ses collègues peuvent être invoquées, car elles nous démontrent que le gouvernement actuel n'a jamais directement ou indirectement eu l'intntion de fournir pour la défense de l'empire un seul homme, un seul fusil. Je veux dire à l'honorable représentant de Labelle (M. Bourassa), et aux autres membres de la droite que, bien qu'ils déclarent dans le statut que notre milice ne doit servir qu'à défendre le pays et ne peut servir à l'étranger, qu'ils le veuillent ou non, le gouvernement et le pays ne pourront empêcher les fidèles sujets du Canada de courir à la défense de l'empire.

M. ARMAND LAVERGNE : Toute notre population est fidèle à l'Angleterre.

M. SAM. HUGHES Non, certaines gens ne sont fidèles qu'en paroles, lorsque cela fait leur affaire ; mais, dans le cas contraire, par des remarques dans certains clubs——

M. ARMAND LAVERGNE : Quelles sont ces personens?

M. SAM. HUGHES : Je ne sache pas que l'honorable député soit chargé de me poser des questions. Je lui répondrai quand cela me plaira.

M. ARMAND LAVERGNE : Je veux savoir si l'honorable député peut me répondre, et je constate que cela lui est impossible.

M. SAM. HUGHES : Oui, je peux donner une réponse très satisfaisante. Je puis dire que l'agitation que les journaux du gouvernement entretiennent à Halifax, à Québec et à Montréal, se fait d'après les principes qui ont présidé à l'agitation qui a conduit le pays à la révolte de 1837. J'ai sous la main une histoire écrite par un bon libéral, par un homme qui a été toute sa vie partisan de nos adversaires, je veux parler de John McMullin, de Brockville, dont tout le monde a entendu parler. Je ne lirai pas cet ouvrage à la Chambre, mais je demanderai à l'honorable député de Labelle d'étudier les pages de cette histoire ; il constatera—je ne veux pas dire qu'il a puisé ses principes à des sources semblables—mais il constatera qu'en 1837, on a adopté les plans de campagne

qu'on vient, aujourd'hui nous demander de suivre. Autant vaut que la question soit bien comprise : si cette agitation a pour but de briser, l'un après l'autre, les liens qui unissent les colonies à l'empire, ses auteurs doivent comprendre dès maintenant qu'il leur faudra compter avec la population du Canada, et qu'ils ne peuvent réussir dans leur entreprise. Si cela ne veut rien dire, peu m'importe la loi qu'on pourrait trouver dans les statuts, peu m'importe que le parlement soit ou non convoqué, le sentiment populaire sera aussi puissant qu'il l'a été lors de la guerre du Transvaal, et, de nouveau, il forcera le gouvernement, alors même que celui-ci sera libéral, de permettre aux jeunes Canadiens, "de permettre," je crois que c'est le terme employé, aux jeunes Canadiens d'aller combattre pour l'empire.

Quelques VOIX: L'amendement est adopté.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'article 68 n'a pas été adopté ; il remplace l'article 59 dans le bill réimprimé.

Sir FREDERICK BORDEN : Je propose que l'article 59 du bill réimprimé soit adopté; mais auparavant, je voudrais lire ce que je propose comme devant être un nouvel article, l'article 59a.

Sa Majesté sera tenue de faire compensation pour la mort de quelqu'un ou pour dommage causé à quelqu'un par suite d'une blessure provenant de l'usage d'un champ de tir à la cible, et pour dommage à la propriété provenant de tel usage ou de l'usage de n'importe quel champ de tir sous le contrôle du département de la Milice et de la Défense, destiné à l'exercice du tir à la cible et dirigé conformément aux règles établies par le Gouverneur en conseil à cet égard ; mais il n'y aura pas lieu à compensation pour la mort ou le dommage dû à la négligence de la personne tuée ou blessée si, lorsqu'elle a subi la mort ou le dommage, cette personne était au champ de tir dans le but de prendre part au tir ou d'y assister comme spectateur en quelque qualité officielle ou autre, ou si, dans le cas de dommage à la propriété, ce dommage est dû à la négligence du propriétaire.

M. R. L. BORDEN : En lisant l'amendement, je vois qu'il contient la disposition suivante :

Il n'y aura pas lieu à compensation si la mort ou le dommage est dû à la négligence de la personne tuée ou blessée, ou si, lorsqu'elle a subi la mort ou le dommage, cette personne assistait au tir comme spectateur.

Est-ce que par là, on n'enlèvera pas à la Couronne la responsabilité des accidents qui pourront arriver à des spectateurs, par la négligence de certaines gens autorisées à se servir des champs de tir ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Négligence volontaire, oui.

M. R. L. BORDEN : Dans ce cas, vous avez un recours civil contre la personne coupable de cette négligence?

L'honorable M. FITZPATRICK : Exactement.

M. R. L. BORDEN : Vient ensuite une autre alternative :

Ou en quelque qualité officielle ou autre.

N'est-ce pas aller un peu trop loin? Je ne suis pas certain si la Couronne devrait être responsable dans un cas de ce genre. Le principe peut être juste, mais il enlève au gouvernement toute responsabilité de compensation dans le cas de la mort d'une personne remplissant un devoir officiel ou autre relativement à ce champ de tir.

L'honorable M. FITZPATRICK : Très bien, mais, si par négligence un accident se produit, ou si quelqu'un s'expose volontairement au danger, il ne peut rien réclamer.

M. R. L. BORDEN : Vous appliquez le principe de la loi, avant que celle-ci fût amendée par un statut, principe à l'effet que si un ouvrier parfaitement au courant du danger qu'il court dans une entreprise périlleuse, consent à exécuter celle-ci, il n'a le droit d'exiger aucune compensation par suite de ce danger.

L'honorable M. FITZPATRICK : D'après la loi actuelle, le propriétaire d'un terrain voisin, a droit à une rémunération pour les dommages causés à sa propriété par suite de l'existence de ce champ d'exercices de tir ; mais s'il travaille sur sa propriété et est victime d'un accident, il n'a droit à aucune rémunération. Cette disposition a pour but de rendre la personne du propriétaire aussi sacrée que la propriété elle-même.

M. SAM. HUGHES : Le gouvernement a la haute main sur 2,000 verges de terrain au dela du champ de tir. Si quelqu'un se trouve dans cet espace, et s'il est victime d'un accident, aurait-il droit à une rémunération? Il ne doit pas être en dehors de ces 2,000 verges, pour avoir droit à ces dommages, n'est-ce pas ?

L'honorable M. FITZPATRICK: C'est bien cela.

M. BRODEUR : Il y a quelques années, il s'est produit un accident qui a causé la mort d'un cultivateur, travaillant dans son champ ; la famille n'a rien pu obtenir des cours de justice. Cette disposition a pour but de parer à une éventualité de ce genre.

M. SAM. HUGHES : Cet homme n'a pas été tué, mais il n'a été que blessé.

L'honorable M. BRODEUR : En effet, les tribunaux ont décidé qu'il n'avait droit à aucune rémunération.

M. R. L. BORDEN : Il y a une idée que je voudrais suggérer à l'honorable ministre de la Justice. J'ignore s'il serait nécessaire de protéger les droits d'une personne blessée contre toutes personnes autre que la Couronne. Il peut surgir des circonstances où celle-ci ne soit pas responsable, par exemple, si les exercices de tir ne se font pas d'après les règlements de l'Exécutif. C'est là une condition nécessaire pour rendre la Couronne

responsable. L'accident peut arriver au cours de ces exercices irréguliers, et l'on pourrait peut-être invoquer comme raison que le statut contient une disposition large et embrassant toutes les réclamations pour blessures reçues ou pour dommages causés par suite de ces exercices. J'ignore si on pourrait rédiger autrement cet article, mais il serait peut-être possible d'y insérer une restriction.

L'honorable M. FITZPATRICK : Laissons passer cet amendement que nous pourrons examiner de nouveau, avant que le bill soit lu une troisième fois, et s'il y a quelque chose qui nécessite un autre amendement, nous adopterons ce dernier.

L'article tel que modifié est adopté.

Sir FREDERICK BORDEN : Il y a un autre article que je veux insérer comme devant être l'article 61a. Il viendra immédiatement après l'article 61 du bill réimprimé. Il se lit comme suit :

61a. Quiconque, sans être alors officier, ni soldat de la milice, ni membre d'une association ou d'un club de tir institué ou reconnu d'après des règlements établis, fera servir à l'exercice du tir un champ de tir inspecté et approuvé, sans le consentement de la personne ayant charge de ce champ de tir ou d'une personne autorisée par des règlements à cet égard, sera passible d'une amende n'excédant pas vingt-cinq piastres.

L'article est adopté.

M. SAM. HUGHES : Il est un amendement sur lequel l'honorable ministre a appelé l'attention de la Chambre, relativement à l'article 72 du bill réimprimé.

L'Acte de l'armée actuellement en vigueur dans le Royaume-Uni et les règlements royaux, etc.

Dans ce cas, je puis faire remarquer qu'il n'y a aucune ambiguïté dans la loi. On a posé cette question au ministre, l'autre soir ; et, à mon avis, il n'a pas besoin d'hésiter à croire que le principe de la loi anglaise est que, lorsqu'un homme s'enrôle dans la milice, il ne perd rien de ses droits de citoyen ; quand ils ne sont pas en uniforme ou de service, les miliciens anglais, les officiers volontaires, les volontaires, les membres de la cavalerie volontaire ainsi que leurs officiers sont absolument indépendants des Règlements du roi et de l'Acte de l'armée ; mais les officiers de l'armée régulière et ceux de la milice sont, en Angleterre, soumis à ces règlements et à cette loi, durant toute l'année.

Sir FREDERICK BORDEN : A quelle page trouvez-vous cela ?

M. SAM. HUGHES : Aux pages 522, 523 et 219, article 88. Voici en résumé ce qui en est. Ceux qui sont soumis à la loi militaire durant toute l'année, en Angleterre, c'est-à-dire ceux qui sont soumis aux Règlements du roi et à l'Acte de l'armée, sont les officiers et les hommes de l'armée régulière et les officiers de la milice. La raison pour laquelle ces derniers ont été soumis à cette loi, il y a quelques années, c'est que plus des trois quarts des officiers de la milice sont aussi officiers de l'armée régulière ; ce sont des hommes qui se trouvent sur la liste des retraités ou à demi-solde, ou des officiers qui ont obtenu le grade de lieutenant ou de capitaine, qui se sont retirés ensuite dans la ville ou le village où ils ont leur demeure, et qui ont pris des grades dans la milice. Mais les miliciens et les sous-officiers de la milice ne sont en aucun temps soumis aux règlements royaux et à l'Acte de l'armée, excepté lorsqu'ils sont de service, en donnant à ce terme un sens bien général ; il en est ainsi des officiers et des hommes de la troupe volontaire, des officiers et des hommes de la cavalerie volontaire, sous la même exception. Mon chef a préparé un amendement que l'honorable ministre a accepté et qui se rapporte à l'autorité qu'on doit exercer sur un soldat qui n'a pas son uniforme, mais qui se trouve de service. Notre but était de faire disparaître l'ambiguïté de la loi actuelle au sujet de ce soldat. Si je ne me trompe, on a voulu remédier au cas suivant : un homme peut, par exemple, suivre les exercices de sa compagnie, tout en refusant de revêtir son uniforme, tout en se tenant en avant de sa compagnie pour essayer de créer du désordre. Je vais aller plus loin. Je veux proposer une disposition d'une portée plus large que celle de l'article inséré dans la loi, il y a quelques années. Le projet de loi actuel déclare clairement que le commandant n'a aucune autorité sur les soldats, quand ils ne sont pas sous l'uniforme; il m'a fait peine de constater que trois officiers, dont deux ont commandé, et dont le troisième commande encore un régiment de Toronto, ont semblé croire qu'ils avaient une autorité cachée sur leurs hommes, lorsque ces derniers n'étaient pas de service. Le premier principe du système de la milice, c'est que ce dernier est libre, qu'il a pour but la défense du pays et que notre milice doit être composée d'hommes libres. Dès qu'un milicien n'est pas de service, il est indépendant de son colonel et il peut traiter celui-ci comme il l'entendra, tout en étant soumis, cependant, aux restrictions du code civil. Je suis fier de dire que les miliciens, en général, montrent à l'endroit de leurs officiers, le respect qui est dû à ces derniers, et qu'il est absolument inutile de leur appliquer aucune loi, sous ce rapport. La discipline, c'est l'instruction et non pas la répression. L'honorable ministre sait, grâce à sa longue expérience des choses militaires—et je parle ainsi, en toute sincérité—de même que n'importe qui a eu l'expérience d'une troupe permanente sait que très souvent, les soldats peuvent suggérer d'excellentes réformes pour l'avantage et le perfectionnement de leur troupe respective.

Si un militaire ne veut pas y laisser sa peau il ne fait pas bon pour lui de ce temps-ci de se mettre à dos un supérieur. Le mi-

nistre comprend que cette remarque ne s'applique pas à lui. Mais supposons par exemple qu'un lieutenant-colonel se mêle de donner des conseils à un capitaine qui a des dispositions à la tyrannie, il s'expose alors à tomber entre ce que l'on appelle dans l'armée : les griffes du diable. C'est ainsi que l'on appelle la tyrannie exercée sur un inférieur sans raison valable aucune. Je vais en donner un exemple. Après la bataille de Colenzo, dans la guerre sud-africaine, un major commandant un corps de milice en Angleterre se permit un soir, à une assemblée de dames et messieurs qui s'était réunis dans la ville pour recueillir des souscriptions en faveur du " Absent Minded Beggar Fund," de dire que les officiers de l'armée anglaise n'avaient pas une individualité suffisamment développée. Il ne fit pas cette remarque publiquement à l'assemblée, mais simplement en conversation particulière, et cela lui valut de tomber entre les " griffes du diable." On lui retira son commandement bien qu'il fût l'un des meilleurs officiers dans le service. On ne lui donna pas l'occasion de se défendre, et s'il n'avait pas été un officier supérieur ayant les moyens de faire la lutte et d'exposer sa cause en public comme il l'a fait, il aurait été renvoyé avec ignominie du corps de milice qu'il avait porté à un haut degré de valeur. Je ne vois pas de mal dans cet amendement, mais dans ce cas-ci, la remarque s'adressait à un officier puissant et qui voulait tyranniser ce major. Je désire proposer un amendement que je demanderai au ministre de vouloir bien modiler de la manière qu'il jugera à propos. Je crois que sous le nouveau système anglais dont le chef de l'opposition nous a parlé, on encourage les officiers et les soldats à s'occuper de ces questions, et l'on publie une revue dont les colonnes sont ouvertes à tous ceux qui veulent y écrire, que leurs vues s'accordent avec celles du gouvernement ou non, et si leurs articles ont de la valeur on les leur paie. C'est pour mettre les officiers de la troupe permanente sur un pied semblable, et les protéger autant que possible contre la tyrannie de l' " Army Act " et des " King's Regulations," et contre ce que l'on appelle dans l'armée les griffes du diable que je propose l'amendement suivant :

Rien dans le présent acte n'empêchera un officier ou un membre de la milice, excepté lorsqu'il assiste à une revue ou qu'il est en service actif, d'exprimer modérément ses opinions sur des questions intéressant la milice, ou de communiquer au public ses observations ou propositions à ce sujet.

Sir FREDERICK BORDEN : Je veux bien admettre que l'honorable député ne désire rien autre chose que le bien de la milice ; mais il sait peut-être mieux que moi que la question de discipline militaire est une question vitale et très délicate, et je crains beaucoup qu'un article de ce genre dans la loi de milice serait mal compris et mal interprété, et il suffisait qu'un seul officier ou un soldat voudrait s'en servir avec malice pour causer beaucoup de mal. Si mon honorable ami veut lire l'article 72, il verra que la première partie de l'article suffit amplement, et qu'il ne pourra y avoir aucune ambiguïté dans l'avenir, s'il y en a eu dans le passé, sur le sens de l' " Army Act."

Mais, mon honorable ami objecte à cette partie du paragraphe 2 qui exclut toute la troupe permanente, et les membres de l'état-major permanent de la milice. Peut-être mon honorable ami a-t-il raison de dire que la loi est trop sévère à ce sujet, mais s'il y a des abus de ce côté on pourra peut-être y remédier jusqu'à un certain point par des règlements, ou bien l'on modifiera la loi dans l'avenir. Autant que je sache, aucun membre de la troupe permanente ou de l'état-major ne demande que la loi soit changée. Jusqu'à présent l'ancienne loi a donné satisfaction, et je crains beaucoup que nous introduirions un élément dangereux en introduisant aujourd'hui cet amendement dans la loi de la milice. Je demanderai donc, à mon honorable ami, maintenant qu'il a exposé ses vues à la Chambre, de laisser la question en suspens, et de donner au moins une année d'épreuve à la nouvelle loi. Mais je veux profiter des observations de mon honorable ami, et lorsque nous reviserons les règlements de la milice j'essaierai de mettre autant que possible ses vues en pratique.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre n'a indiqué aucun cas qui pourrait faire naître quelque difficulté. Ce que je propose n'attaque pas du tout la discipline. Si un soldat s'enivre ou cause du désordre, la loi sera toujours là, mais je veux que les officiers et les soldats puissent émettre librement leurs vues sur ce qu'ils pensent être dans l'intérêt de la milice. Il y a deux semaines un officier m'a envoyé une lettre recommandée et marquée confidentielle, dans laquelle il me demandait en grâce de ne pas dire à personne qu'il m'avait écrit; et pourtant dans cette lettre il n'émettait qu'un avis sur la paye des officiers et sergents d'état-major aux manœuvres. Il croyait comme certains colonels de la ville qu'il était soumis tout le long de l'année aux King's Regulations. Je suis certain que les membres de la troupe permanente pourraient donner d'excellents conseils; mais ils craignent de s'adresser au ministre. J'ai eu occasion de dire à quelques-uns d'entre eux: Mais pourquoi ne vous adressez-vous pas au ministre ou au commandant? Mais ils haussaient les épaules en disant: nous n'avons aucune autorité. C'est pour remplir cette lacune que je propose cet amendement. Il y a trente-sept ans que je suis dans la milice et je n'ai jamais été obligé de mettre un soldat aux arrêts. Pour moi discipline ne signifie pas oppression. Au contraire elle signifie éducation, perfectionnement, confiance en soi, et non pas abandon à la volonté des autres. La discipline est tout l'opposé d'oppression et de tyrannie. Je recommande cette question au

ministre dans l'espérance qu'il l'étudiera sérieusement.

Sir FREDERICK BORDEN : J'en serai très heureux. J'ajouterai que les raisons que mon honorable ami apporte sont très fortes et je crois qu'il est possible de faire des règlements pour demander au moins une fois l'an, aux miliciens intelligents qui portent intérêt à l'avencement de la milice, d'exprimer leurs avis sur n'importe quel sujet qu'ils voudront. Je crois que cela pourrait être utile.

M. SAM. HUGHES : Parmi les opinions que j'ai reçues l'année dernière concernant les pensions, les plus sensées étaient certainement celles d'un sous-officier.

Je ne voudrais pas faire connaître son nom, bien qu'il n'y eût rien de mal dans ce qu'il m'écrivait, mais il enfreignait les règlements en m'écrivant. Le ministre a inséré plusieurs des propositions de ce sous-officier dans son bill. Pourquoi ne pas adopter la politique du gouvernement anglais, et établir un centre auquel tout le monde pourrait transmettre ses opinions.

Sir FREDERICK BORDEN : C'est une très bonne idée.

Article 84.

L'honorable M. FITZPATRICK : Le changement consiste dans la substitution du mot "pourra" au mot "devra."

M. SAM. HUGHES : Quelle en est la raison ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Je prie l'honorable député ne ne pas trop insister ; dans ce cas-ci je crois qu'il comprendra que "pourra" vaudra tout autant que "devra."

Article 110.

L'honorable M. FITZPATRICK : Après le mot "amende" on propose d'ajouter les mots suivants : si c'est un officier, vingt-cinq dollars et si c'est un simple soldat, dix dollars pour chaque infraction." Nous établissons une différence entre l'officier et le soldat.

M. SAM. HUGHES : Mais l'"Army Act" y pourvoit déjà. Il dit : "tout homme de la milice," et ces termes sont définis au commencement du bill. L'honorable ministre ferait mieux de dire "tout officier ou homme."

L'honorable M. FITZPATRICK : Si l'honorable député veut lire l'article des définitions il verra que l'expression "homme" comprend officier à brevet et le sous-officier aussi bien que le simple soldat.

M. SAM. HUGHES : Oui, mais ils ne sont pas des officiers.

L'honorable M. FITZPATRICK : Ce sera aux autorités miltaires à décider cela. Mais est-ce que l'honorable député ne ferait pas une distinction dans l'amende entre un officier, un sous-officier et un soldat?

M. SAM. HUGHES.

M. SAM. HUGHES : "Tout homme de la milice qui désobéit à un ordre légitime de son officier supérieur, ou se rend coupable d'insolence ou d'inconduite envers cet officier, est passible d'une amende de tant si c'est un officier, ou de tant si c'est un soldat. Je crois aussi que l'on devrait dire clairement qu'elle s'applique seulement lorsqu'ils sont en service actif.

Sir FREDERICK BORDEN : Cet article ne s'applique pas en d'autre temps.

M. SAM. HUGHES : Le mot "légitime" couvre la première partie, car l'ordre ne sera légitime que si l'officier ou le soldat est en service actif, mais pourquoi ne pas ajouter après la deuxième partie "ou se rend coupable d'insolence ou d'inconduite envers cet officier, est passible d'une amende de dix piastres pour chaque telle infraction" les mots "lorsque cet officier est en service actif."

Sir FREDERICK BORDEN : Parce que l'article 72 couvre ce point.

M. SAM. HUGHES : Dans l'article 72 il s'agit des "King's Regulations" et de l'"Army Act." Mais il s'agit ici d'une faute tombant sous la juridiction des cours civiles d'après la loi canadienne.

Sir FREDERICK BORDEN : L'article 72 définit le temps pendant lequel le soldat est soumis à l'officier supérieur.

M. SAM. HUGHES : Mais l'article 110 est une ancienne loi de l'armée, et nous faisons ici une loi pour le Canada qui soumet les soldats à la même amende. Je propose d'ajouter après les mots "ou se rend coupable d'insolence ou d'inconduite envers cet officier" les mots "lorsqu'il est en service actif." Quel mal y a-t-il à ajouter ces mots?

M. TALBOT : L'honorable député ne croit-il pas que la deuxième partie est la conséquence de la première et suit la même loi?

M. SAM. HUGHES : Je demande au ministre de la Justice quelle interprétation il donnerait. Il est avocat et je ne le suis pas. L'honorable ministre voudra-t-il bien voir à cela?

L'honorable M. FITZPATRICK : Oui.

M. SAM. HUGHES : La première partie est correcte. Si c'est un ordre légitime et s'il est coupable d'insolence ou d'inconduite envers son supérieur il serait passible de l'amende, mais on pourrait peut-être prétendre que l'officier n'est pas un officier s'il n'est pas en service actif. Il serait un simple citoyen.

L'honorable M. FITZPATRICK : Voudriez-vous que nous disions :

Tout homme de la milice qui, pendant qu'il est en service actif, désobéit——

M. SAM. HUGHES : Je n'objecte pas à la première partie. Le mot "légitime" couvre le cas.

Sir FREDERICK BORDEN : Cela signifie certainement que c'est un ordre légitime.

M. SAM. HUGHES : Je veux rendre la chose claire. C'est la répétition des mots de l'ancienne loi, qui s'accorde avec l'Army Act et s'applique à un état de choses différent du nôtre, car en Angleterre la troupe permanente est toujours en service actif.

L'honorable M. FITZPATRICK: Comment trouveriez-vous la rédaction suivante :

Tout homme de la milice qui désobéit à un ordre légitime de son officier supérieur, ou qui, lorsqu'il est en service actif, se rend coupable d'insolence ou d'inconduite envers cet officier, etc.

M. SAM. HUGHES : Cela ferait.

Sir FREDERICK BORDEN : Je crois que c'est ce qu'il faut. Je propose d'ajouter les mots " lorsqu'il est en service actif " dans la deuxième ligne, après le mot " ou ".

M. SAM. HUGHES : Mon honorable ami (M. Sproule) a demandé si l'ordre serait légitime si l'officier n'était pas de service. Je ne le crois pas.

L'honorable M. FITZPATRICK : Non.

M. SPROULE : J'avais cru comprendre l'autre jour que le ministre de la Milice prétendait que tout ordre d'un officier supérieur, qu'il fut en uniforme ou non, était un ordre légitime.

M. SAM. HUGHES : Non.

L'honorable M. FITZPATRICK : Ce point a été décidé dans la cause de Cole vs. Cook.

M. SAM. HUGHES : C'est vrai.

Sir FREDERICK BORDEN : Je propose que le titre de la loi soit remis tel qu'il était autrefois.

Acte concernant la milice et la défense du Canada.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Ce changement pourra se faire à la troisième lecture du bill.

L'honorable M. FITZPATRICK : Finissons ce soir.

M. SAM. HUGHES : Nous abandonnerons tous les amendements si le ministre veut accepter, en place de l'article 69, l'article suivant :

Le Gouverneur en conseil peut mettre la milice ou toute partie de la milice en service actif partout dans le Canada et en dehors du Canada pour la défense de l'empire.

Sir FREDERICK BORDEN : Non, cela n'est pas acceptable.

M. R. L. BORDEN : Quel article de l'ancienne loi celui-ci remplace-t-il ?

L'honorable M. FITZPATRICK : L'article 79.

M. R. L. BORDEN : Je ne vois pas la nécessité de continuer à siéger en comité. La discussion sur ce point pourrait avoir lieu à la troisième lecture du bill.

L'honorable M. FITZPATRICK : Oui.

M. R. L. BORDEN : Peut-être pourrez-vous régler le différend en disant pour " la défense," au lieu de pour " sa " défense.

L'honorable F. FITZPATRICK : Il n'y a pas de différence, en fait.

M. R. L. BORDEN : En fait, je crois qu'il n'y en a pas présentement.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je suis absolument du même avis.

M. R. L. BORDEN : Parce qu'en définitive, c'est le gouvernement au pouvoir qui est responsable

L'honorable M. FITZPATRICK : Oui, nous ne faisons que jouer sur les mots.

M. R. L. BORDEN : La seule raison qui me porte à objecter aux termes que l'on veut employer en est une de sentiment peut-être.

L'honorable M. FITZPATRICK : Vous pouvez laisser adopter l'article tel qu'il est pour le moment, et en troisième lecture du bill proposer les changements que vous voudrez.

M. R. L. BORDEN : Je consens à cet arrangement, parce que je crois que tous les députés présents veulent remettre la question.

M. SPROULE : Si le gouvernement voulait s'engager à modifier l'article en troisième lecture ce serait parfait.

L'honorable M. FITZPATRICK : Le gouvernement ne peut pas s'engager à cela.

M. SPROULE : En troisième lecture nous avons le désavantage de ne pouvoir parler qu'une fois.

Sir FREDERICK BORDEN : Je considère que c'est un avantage.

M. R. L. BORDEN : Après tout je ne vois pas la nécessité, lorsque la loi définit déjà les cas dans lesquels la milice peut être appelée sous les armes de répéter ces mots dans l'amendement.

Lorsque le Gouverneur mettra la milice ou toute partie de la milice en service actif partout dans le Canada ou en dehors du Canada pour la défense de ce dernier.

C'est déjà prévu. Pourquoi ne pas dire :

Chaque fois que le Gouverneur en conseil mettra la milice du Canada ou toute partie de la milice en service actif.

Vous avez déjà dit dans quelles circonstances la milice peut être mise en service actif et ceci n'est qu'une simple répétition.

L'honorable M. FITZPATRICK : C'est vrai.

M. R. L. BORDEN : Mon objection sentimentale disparaîtrait alors. L'article se lirait comme suit :

Chaque fois que le Gouverneur en conseil mettra la milice du Canada ou toute partie de la milice en service actif, le parlement du Canada devra alors, etc.

M. le PRESIDENT : Je vais lire l'article tel qu'il est dans le bill.

69. Le Gouverneur en conseil peut mettre la milice ou toute partie de la milice, en service actif partout dans le Canada et en dehors du Canada, pour la défense de ce dernier, en quelque temps que ce soit où il paraît à propos de le faire à raison de circonstances critiques.

Le premier amendement qui a été proposé était comme suit :

Lorsque le Gouverneur en conseil mettra la milice ou toute partie de la milice en service actif partout dans le Canada ou en dehors du Canada pour la défense de ce dernier, le parlement, si le parlement est en vacances——

Et ainsi de suite. Maintenant on propose d'enlever les mots :

Partout dans le Canada ou en dehors du Canada pour la défense de ce dernier,

Sir WILLIAM MULOCK : Je conseillerais d'ajouter le mot " ainsi ", et la phrase se lirait " ainsi en service ".

L'honorable M. FITZPATRICK : Cela m'a pris tout près d'une journée pour rédiger cet article et je demanderai qu'on le modifie le moins possible.

Sir W. MULLOCK : L'article se lirait :

Lorsque le Gouverneur en conseil mettra ainsi en service actif la milice du Canada ou toute partie de la milice.

M. SPROULE : Vous allez le rendre pire que jamais.

Sir W. MULOCK : C'est pour le mettre conforme à ce qui précède.

M. SAM. HUGHES : Le ministre accepte-t-il mon offre ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Une à la fois, s'il vous plaît; on fait tant de propositions qu'on ne sait plus laquelle discuter.

M. R. L. BORDEN : Je ne crois pas le mot " ainsi " nécessaire.

Sir WILFRID LAURIER : Très bien ; peut-être qu'il ne l'est pas.

M. SAM. HUGHES : Le ministre accepte-t-il ma proposition de mettre le mot " empire ".

M. FITZPATRICK : Ne soulevez pas une autre tempête.

Rapport est fait du bill tel qu'amendé.

Les amendements sont lus une première et deuxième fois et adoptés.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Le bill (n° 157) concernant le versement de sommes accordées à certains chemins de fer à titre de subventions passe en deuxième délibération et est soumis à la Chambre formée en comité.

Article 1er.

L'honorable M. EMMERSON : Je voudrais faire un léger changement dans cet article. Je propose d'ajouter les mots "différence entre " avant les mots " le chiffre " à la 27e ligne, et enlever les mots " au delà " dans la même ligne.

Article 2.—Evaluation du coût.

M. SUROULE : Cela autoriserait le ministre sur le rapport de l'ingénieur en chef d'augmenter la subvention considérablement.

L'honorable M. EMMERSON : Ceci donne le pouvoir de fixer la subvention d'avance sur une estimation du coût faite par l'ingénieur en chef. L'auditeur général et le département sont en faveur de ce changement, vu qu'il évitera beaucoup de difficultés, et fera connaître le coût d'avance. Il n'y a rien qui oblige cependant à en agir de cette façon. Ce ne sera que lorsqu'une compagnie le demandera.

M. SPROULE : Elles le demanderont toujours.

L'honorable M. EMMERSON : Quelques compagnies peuvent bien ne pas le demander. Je comprends facilement qu'en certaines circonstances une compagnie préférera ne pas être limitée à un certain chiffre et aura espoir de recevoir les $6,400 en entier. Mais tout reposera sur le certificat de l'ingénieur en chef qui naturellement fera une estimation modérée.

M. SPROULE : Je comprends que ce sera plus commode pour l'auditeur général et le département, parce que la revision des comptes leur donnera moins d'ouvrage, mais le ministre n'en aura pas moins le pouvoir de porter la subvention au chiffre qu'il voudra entre $3,200 et $6,400 par mille, avec le concours de l'ingénieur, qui sera toujours là, et qui pourra toujours sans doute donner un certificat qui sera suivant les goûts du ministre.

L'honorable M. EMMERSON : L'honorable député ne connaît pas l'ingénieur.

L'honorable M. FITZPATRICK : Voici comment la chose se fera. La loi accorde $3,200 par mille de chemin de fer à toutes les compagnies. Si le coût de construction dépasse $15,000 par mille, la compagnie aura droit à une subvention additionnelle égale à la moitié du coût dépassant $15,000 par mille, mais cette subvention ne doit dépasser en aucun cas la somme de $6,400 par mille. Supposant que le chemin coûte $18,000 par mille l'entrepreneur aurait droit d'abord à

$3,200 et ensuite à un somme additionnelle de $1,500. Par son contrat avec la compagnie le gouvernement se réserve le droit de ne pas payer toute la subvention tant que le chemin n'est pas achevé. La compagnie reçoit d'abord les premiers $3,200 par mille et ensuite 70 pour 100 seulement de la subvention additionnelle, le gouvernement retenant 30 pour 100. Si le chemin coûte la somme estimée par l'ingénieur en chef ou plus, alors la compagnie reçoit les 30 pour 100 qui ont été retenus. Autrement ils sont confisqués. Le gouvernement ne s'expose jamais dans tous les cas à payer trop, et je ne vois pas quel avantage ou bénéfice l'entrepreneur retirera de ce changement.

M. SPROULE : Il a l'avantage de toucher de l'argent tous les mois suivant que les travaux avancent.

M. CLANCY : N'y a-t-il pas un autre avantage? Supposons que le chemin coûte $14,000 du mille, l'entrepreneur en vertu de la loi actuelle ne recevrait, que $3,200. Mais si l'estimation de l'ingénieur était de $18,000, il retirerait 70 des $1,500 additionnels.

L'honorable M. FITZPATRICK : Il y a cette possibilité. Disons que l'ingénieur estime le coût du chemin à $18,000 par mille, l'entrepreneur reçoit d'abord les $3,200 et ensuite 70 pour cent des $1,500. Si, lorsque le chemin est terminé il est constaté que le coût moyen a été plus bas que $15,000 par mille, l'entrepreneur serait gagnant de ces 70 pour cent.

L'honorable M. FIELDING : Cela supposerait que l'estimation a été mal faite.

M. R. L. BORDEN : Là est le danger, et il est peut-être possible de l'éviter en disant que si plus tard on découvre que le chemin n'a pas coûté ce que l'ingénieur avait estimé, le gouvernement pourrait se faire rembourser. Supposons que l'ingénieur estime le coût à $18,000 et que l'on constate ensuite qu'il n'a pas dépassé $15,000.

Sir WILLIAM MULOCK : Pourrait-il se tromper autant que cela?

M. R. L. BORDEN : C'est possible. L'entrepreneur reçoit-il ses $3,200 avant le parachèvement des travaux?

L'honorable M. FIELDING : Au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

M. R. L. BORDEN : Il reçoit $3,200 à mesure que les travaux avancent et ensuite 70 pour cent sur les $1,500 additionnels, si le chemin d'après l'estimation doit coûter $18,000 par mille. Retenez-vous 30 pour cent sur les $3,200 comme sur les $1,500.

L'honorable M. FITZPATRICK : Non, il a droit à la somme entière de $3,200.

M. R. L. BORDEN : Ne serait-il pas mieux de modifier le statut de façon que le gouvernement retienne 30 pour cent de toute la subvention tant que l'ingénieur n'aura pas fait son estimation finale.

L'honorable M. EMMERSON : La mesure proposée me semble être très désirable, parce qu'en établissant le chiffre vous avez quelque chose de stable. On n'a pas de craintes sur le résultat. Ce n'est pas seulement l'intérêt de l'entrepreneur qui demande qu'un chiffre soit fixé, mais aussi celui du pays. Les capitalistes, les banques sont intéressés, et le fait que le chiffre de la subvention est fixé d'avance, indique que l'ingénieur a fait une étude du terrain et des conditions de la ligne projetée.

M. CLANCY : Le ministre assume là, je crains, des risques que les banques prennent sous la loi actuelle.

L'honorable M. EMMERSON: Pas du tout; car le département est obligé de faire faire par son ingénieur une étude complète des travaux, des plans, profils, etc., pour lui permettre de fixer le chiffre de la subvention. Il y a avantage pour le département et tous les intéresés, mais je crois que le département a réellement plus d'avantages que les autres, parce que nous avons un chiffre qui ne peut être contesté. Il ne peut être changé par les circonstances qui peuvent survenir.

M. R. L. BORDEN : J'admire le raisonnement de l'honorable ministre. Sa prétention qu'il est de l'intérêt du pays de payer $1,500 de plus par mille dépasse mon entendement. Nous avons une estimation de $18,000 lorsque le chemin n'a coûté que $15,000. Dans ce dernier cas nous ne payerons que $3,200 par mille ; dans l'autre nous payons $4,700. Pourquoi payer cette somme ?

Sir WILLIAM MULOCK : Mais si le chemin coûte plus que $18,000 par mille.

M. R. L. BORDEN : Alors vous payez la subvention en conséquence.

Sir WILLIAM MULOCK : Non, la subvention est limitée,

M. R. L. BORDEN : Je crois que l'honorable ministre a raison.

L'honorable M. FITZPATRICK : Tout repose sur l'estimation de l'ingénieur.

M. R. L. BORDEN : Je crois que le moyen le plus juste serait en dernier lieu de s'en rapporter au coût réel du chemin.

L'honorable M. FIELDING : L'avantage de ce bill est, jusqu'à un certain point, la certitude qu'il donne et c'est son objet. Il sera avantageux à l'entrepreneur de la construction du chemin de fer. Si nous accordons des subventions aux chemins de fer c'est parce que nous croyons qu'ils sont avantageux au pays, nous voulons, dans une certaine limite, venir en aide à l'entrepreneur. Il est toujours certain, comme de raison, de ses $3,200 par mille, mais il désire aussi, dans des limites raisonnables, connaître la somme supplémentaire à laquelle il aura droit. Si cet entrepreneur s'adresse à un banquier et lui dit : Ce chemin de

fer va coûter une somme qui me donnera droit à $6,400 par mille, et je veux que vous me fassiez des avances en conséquence, le banquier pourrait lui répondre: Il est possible que vous aurez droit à $6,400 par mille, mais où en est la garantie. Nous avons bien la garantie pour les $3,200, mais vous me demandez de vous avancer plus que cela sur l'hypothèse que ce chemin va coûter cher, mais la banque n'a pas de garantie. Alors l'entrepreneur dit au gouvernement: Faites une estimation du coût et mettez-moi en état de dire à la banque comment je vais recevoir. C'est là une demande raisonnable. L'ingénieur auquel on demandera de faire une estimation saura quelle sera sujette à comparaison et à examen, lorsque le chemin sera fini, et que s'il s'est beaucoup trompé sa réputation en souffrira. Conséquemment il sera naturellement porté à faire une estimation soigneuse, sûre et modérée, et cela dans l'intérêt de sa réputation, à moins que nous supposions qu'il veuille être malhonnête. Mais comme nous devons supposer qu'il veut faire son devoir, il s'efforcera de faire une estimation soignée, juste et modérée. Si le gouvernement ne paie que 70 pour cent de la subvention supplémentaire cela fait deux garanties qu'il ne paiera rien de trop, et il n'y est exposé que si l'ingénieur ne connaissant pas sa besogne fait des erreurs plus fortes que la réserve de 30 pour cent, ou qu'il soit malhonnête et veuille frauder le gouvernement, ce que nous ne devons pas supposer. Je crois que l'expérience nous prouvera que l'ingénieur, dans son propre intérêt, fera une estimation soigneuse et modérée du coût, et que nous ne constaterons aucun cas où le coût réel a été moindre que l'estimation de l'ingénieur.

M. R. L. BORDEN : L'expérience prouve-t-elle que beaucoup de chemins de fer ont droit à la subvention de $6,400 par mille. Je suppose qu'il y en a peu.

L'honorable M. FIELDING : Peut-être, le ministre des Chemins de fer et Canaux a les chiffres. Au cours de mon intérimat on m'a dit que plusieurs chemins de fer y avaient droit. Tous n'ont pas reçu la subvention, il s'en faut, mais plusieurs l'ont eue.

L'honorable M. EMMERSON : Le département a accordé $6,400 à certains chemins de fer.

L'honorable M. FIELDING : Mais ils ne tombent pas sous le coup de cette loi.

M. CLANCY : Si je comprends bien, l'effet de cette loi sera de donner une subvention additionnelle à tous les chemins de fer dont la construction coûtera plus que $15,000 par mille.

L'honorable M. FIELDING : Non, pas une subvention additionnelle.

M. CLANCY : Mais ils recouvrent 70 pour 100 ou 50 pour 100 du coût additionnel ; n'est-ce pas là une subvention additionnelle ?

L'honorable M. FIELDING : Ce n'est pas plus qu'ils recevaient d'après l'ancienne loi. Ils ne recevaient pas cet argent au cours des travaux, mais ils le recevaient à la fin. La seule différence c'est qu'à l'avenir ils auront l'estimation de l'ingénieur sur laquelle ils pourront se baser tandis qu'auparavant ils allaient au hasard. L'effet de la loi sera d'établir immédiatement le coût probable du chemin, et de donner une certitude à la compagnie.

M. R. L. BORDEN : Le gouvernement prend alors le risque de l'exactitude de l'estimation au lieu de la personne qui avance l'argent.

L'honorable M. FIELDING : Excepté que l'entrepreneur est exposé à ce que le chemin coûte plus.

M. R. L. BORDEN : Oui, en ce sens que le chemin peut coûter plus que l'estimation de l'ingénieur.

L'honorable M. EMMERSON : Il perd son droit à une somme additionnelle.

M. R. L. BORDEN : Mais l'entrepreneur ne pourrait-il pas alors réclamer ?

L'honorable M. FIELDING : Le moindre prétexte suffit pour cela.

M. R. L. BORDEN : Il arriverait alors que dans les cas où l'estimation du coût aurait été exagérée, le gouvernement ne pourrait pas se faire rembourser, mais si elle a été établie trop basse l'entrepreneur fera une réclamation et dira que bien qu'il n'ait pas de titres en droits, il en a en équité, et qu'en justice on devrait le payer.

L'honorable M. EMMERSON : Le mot " pourra " est là.

M. R. L. BORDEN : Je dois dire que je n'ai jamais connu d'entrepreneur que le mot " pourra " pût effrayer, ou aucun autre mot. Il faut aussi remarquer ceci que les études, plans et profils ne seront pas faits, je suppose, par l'ingénieur en chef lui-même, mais lui seront fournis par l'entrepreneur.

L'honorable M. FIELDING : L'ingénieur en chef ne fera pas cette besogne personnellement. Il la confiera à ses ingénieurs.

M. R. L. BORDEN : Voici ce que dit la loi :

> Sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, et un certificat de ce fonctionnaire attestant qu'il a fait un examen attentif des études, plans et profils de toute la ligne faisant l'objet dudit contrat.

Je ne sais pas quelle est l'intention, mais n'y aurait-il pas quelques risques à accepter les études, plans et profils de ceux qui construisent le chemin et n'est-ce pas ce que ces mots veulent dire ?

L'honorable M. FIELDING : Cette interprétation est possible.

M. R. L. BORDEN : Tout ce que la loi exige, c'est l'examen attentif des études, plans et profils faits par ceux qui construisent le chemin. Il y a certainement là quelque chose qui manque. Le gouvernement devrait voir à ajouter une sauvegarde quelconque.

M. BARKER : Je ferai remarquer au ministre des Chemins de fer et Canaux que 10 pour cent sur la moitié de l'estimation en sus de $15,000, est un peu fort, et le gouvernement découvrira peut-être bien souvent qu'il a payé une subvention plus élevée que celle qu'il avait l'intention de payer. Il me semblerait plus raisonnable de payer 50 pour cent pour le règlement final. Le gouvernement ne courrait alors aucun risque. Assurez cinquante pour cent sur lesquels la banque pourrait compter et laissez les vingt pour cent en suspens.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député a dit les vingt pour cent ; ce serait les cinquante pour cent qui resteraient, n'est-ce pas?

M. BARKER : La proposition n'est-elle pas de donner 70 pour cent absolument à l'entrepreneur?

L'honorable M. FITZPATRICK : Soixante et dix pour cent sur l'excédent.

M. BARKER : Ne payez-vous jamais le reste ?

L'honorable M. FIELDING : Non, si l'entrepreneur accepte les soixante et dix pour cent.

M. BARKER : Alors il doit accepter ces 70 pour cent comme règlement final. Le danger est que le gouvernement paiera peut-être plus qu'il ne devrait payer si l'estimation est trop élevée. Par exemple, le gouvernement paierait trop si l'estimation était de $19,500 par mille et le coût réel seulement $17,500. Je propose qu'au lieu d'accorder 70 pour cent sur la moitié de l'excédent, le gouvernement ne paie que 50 pour cent, et au règlement final payer le restant de 20 pour cent.

L'honorable M. FITZPATRICK : Vous substituez alors 50 à 70.

M. BARKER : Vous lui donnez toujours les 70 pour cent.

L'honorable M. EMMERSON : Pourquoi ne mettrait-on pas soixante et quarante pour cent.

M. BARKER : Je crois que 70 est trop haut.

M. EMMERSON : Mettons soixante et quarante et retirons les quarante comme garantie de l'achèvement des travaux.

Rapport est fait du bill qui est lu en troisième délibération et adoptée.

AJOURNEMENT—BESOGNE DE LA CHAMBRE.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : Le gouvernement a fait déposer sur le bureau de la Chambre certains documents concernant le rapport du juge Britton au sujet de la concession Treadgold, et copie du décret annulant cette concession. Il a été proposé ce matin de faire imprimer ces documents, mais cette proposition n'a pas été adoptée. Le ministre de la Justice devait aussi nous donner des renseignements sur un rapport au sujet de la déviation du trafic de l'Intercolonial. L'honorable ministre voudra bien ne pas l'oublier.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je remettrai à mon honorable ami une copie des lettres que j'ai reçues ; ce sont là tous les renseignements que je possède. J'ai reçu outre cela une réclamation dont je donnerai une copie à mon honorable ami demain matin. Mais je n'ai pas la valeur des dommages, et je ne connais pas non plus comment on s'y est pris pour les estimer. Cela viendra dans la correspondance.

M. R. L. BORDEN : Quelle besogne le gouvernement donnera-t-il à la Chambre demain?

L'honorable M. FIELDING : Dans la matinée nous discuterons la résolution concernant le Canada Eastern et peut-être d'autres résolutions qui sont sur le feuilleton. Ensuite les subsides et la troisième délibération du bill des postes. Dans l'après-midi, le bill de la milice.

L'honorable M. FITZPATRICK : Et mon bill des élections. J'ai déclaré que vu l'absence du chef de l'opposition, je supprimerais la proposition concernant l'Algoma, et je me contenterais de faire voter les amendements concernant la Colombie Anglaise et la province de Québec.

La motion est adoptée et à 12 heures 15, mardi, la séance est levée.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 2 août 1904.

La séance est ouverte à onze heures.

COMITE DE L'AGRICULTURE.

M. J. M. DOUGLAS : J'ai l'honneur de proposer, appuyé par M. Smith, député de Vancouver :

L'adoption du rapport du comité permanent de l'agriculture et de la colonisation, dont voici la teneur :

1. Que 20,000 exemplaires de la déposition faite par M. William Saunders devant ce comité au cours de la présente session du parle-

ment, soient immédiatement imprimés, sous forme de brochure, dans la proportion numérique ordinaire des textes anglais et français, comme tirage en feuilles volantes du rapport définitif du comité, pour être distribués comme suit—16,900 exemplaires aux députés ; 3,000 exemplaires à départir au ministère de l'Agriculture, pour distribution ; et 100 exemplaires, à l'usage du comité.

2. Que 20,000 exemplaires de la déposition faite par chaque membre du personnel officiel de la station agronomique centrale devant le comité, au cours de la présente session de la législature, soient immédiatement imprimés, sous forme de brochure, dans la proportion numérique ordinaire des textes anglais et français, comme tirage en feuilles volantes du rapport définitif du comité, pour être distribués comme suit : 19,400 exemplaires de chaque déposition aux députés ; qu'il soit remis à chaque membre du personnel officiel 500 exemplaires de sa propre déposition ; et 100 exemplaires de chaque déposition, à l'usage du comité.

3. Que 50,000 exemplaires de la déposition du professeur J. C. MacLennan, au sujet du système métrique, soient imprimés sans retard, sous forme de brochure, dans la proportion relative ordinaire des textes anglais et français, pour distribution, ainsi qu'il suit : 46,400 exemplaires aux députés ; 3,000 au ministère du Revenu de l'intérieur, pour distribution ; 400 exemplaires à l'usage du témoin, le professeur MacLennan ; et 200, à l'usage du comité.

4. Que 20,000 exemplaires de la déposition de M. A. P. Stevenson, de Nelson, Manitoba, soient imprimés immédiatement, sous forme de brochure, dans la proportion numérique ordinaire des textes anglais et français, comme tirage en feuilles volantes du rapport définitif du comité et qu'ils soient distribués comme il suit : 19,800 exemplaires aux députés ; 100 exemplaires au témoin ; et 100 exemplaires, à l'usage du comité.

5. Que 50,000 exemplaires des lois sur les céréales et l'inspection des céréales, respectivement, soient imprimés, sous forme de brochure, sous la même couverture dans la proportion numérique relative des textes anglais et français, et remis aux députés—moins 200 exemplaires à l'usage du comité—pour être distribués parmi les agriculteurs canadiens qui se livrent à la culture des céréales.

6. Que 1,000 exemplaires des dépositions relatives à l'immigration et à la colonisation faites devant le comité, au cours de la présente session du parlement, soient imprimés dans la proportion numérique ordinaire du texte anglais et français, sous forme de brochure, pour être distribués par le bureau d'immigration.

7. Que le comité exprime le vœu que le texte de chacune des dépositions ci-haut désignées fasse partie de son rapport définitif.

Le comité, d'une voix unanime, a exprimé le vœu que ce rapport soit présenté à la Chambre et adopté.

M. T. S. SPROULE : Comme l'impression de ce rapport sera fort coûteuse, j'ai suggéré au comité de demander à l'honorable député (M. Douglas) d'obtenir un état estimatif de le dépense. Ce rapport nous est présenté, aux derniers moments de la session, et ces documents ne pourront être distribués que l'année prochaine. Convient-il bien de faire imprimer à si grands frais des documents si volumineux que le public ne pourra obtenir que l'année prochaine ? Le ministre des Finances pourrait-il nous dire le chiffre de cette dépense ?

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Bien qu'on n'eût pas appelé mon attention sur la question, je dois dire que lorsque j'ai observé que ce rapport était inscrit au feuilleton, j'ai demandé au greffier de la Chambre d'obtenir une estimation du coût et on m'informe que les frais oscilleront entre $4,000 et $5,000.

M. SPROULE : Cela s'applique-t-il à l'impression de tous les documents ?

M. FIELDING : Oui, l'impression de tous les documents figurant dans le rapport. De prime abord, cette somme m'a paru fort élevée, mais comme le comité de l'agriculture a exprimé ses vœux, d'une voix unanime, et que la question intéresse vivement nos populations agricoles, j'ai fait taire les objections que j'étais tenté de formuler.

M. SPROULE : Cette somme comprend-elle les frais d'impression, l'achat de papier et tout le reste ?

M. FIELDING : Oui.

M. SPROULE : Me basant sur une estimation qu'on m'a soumise il y a quelques années, pour ouvrage similaire, j'ai cru que l'impression de ce rapport s'élèverait à un chiffre beaucoup plus élevé.

M. FIELDING : A ma demande, le greffier de la Chambre s'est abouché avec l'imprimeur du roi, M. Dawson, qui a adressé un état estimatif du coût de ces impressions, et les frais seront d'environ $4,489.

M. SPROULE : Je croyais que cette dépense atteindrait un chiffre beaucoup élevé.

On adopte la motion.

RETRAIT D'UN BILL.

Le bill (n° 145) présenté par l'honorable M. Fisher, tendant à modifier la loi concernant les épizooties, 1903, est retiré.

REVOCATION DES LICENSES POUR FABRICATION DE TABAC.

L'honorable M. P. BRODEUR (ministre du Revenu de l'intérieur) : Je propose :

Que, demain, la Chambre se forme en comité général afin de délibérer le projet de résolution suivant :

Qu'il est expédient de modifier l'Acte du Revenu de l'intérieur en prescrivant que :

(2) Toute licence autorisée par le présent acte pourra être révoyée dans le cas où une personne qui manufacture une classe quelconque d'articles sujets à un droit d'accise, soit directement, soit indirectement,—

(a) Vend quelques-uns de ces articles à une personne qui vend ou se propose de vendre des articles de cette classe qui relèvent de son

négoce, à la condition que l'acheteur ne fasse pas la vente ou le commerce d'articles de même classe provenant ou achetés ou à être achetés de tout autre fabricant ou commerçants, ou—

(b) Fait cette vente à des conditions qui privent l'acheteur de quelque profit sur la vente desdits articles, s'il fait la vente ou le trafic d'articles de même classe provenant ou achetés ou à être achetés de tout autre fabricant ou commerçant, ou—

(c) Consigne lesdits articles à une autre personne, pour en faire la vente à commission, à des conditions telles que le consignataire ne puisse réaliser un profit de ce négoce que s'il ne fait pas la vente ou le commerce d'articles de même espèce provenant, ou achetés ou à être achetés de tout autre fabricant ou commerçant,

On adopte la motion.

MODIFICATION DE LA LOI DES ELECTIONS FEDERALES DE 1890.

La Chambre, formée en comité, reprend la suite de la discussion du projet de loi (n° 148) déposé par l'honorable M. Fitzpatrick, portant modification de la loi des élections fédérales de 1900.

A l'article premier : affichage de proclamation par le président d'élection.

L'honorable M. FITZPATRICK (ministre de la Justice) : J'ai l'honneur de proposer la suppression des mots : "la division Est d'Algoma, dans la province d'Ontario". De cette façon, il n'y aura rien se rapportant à la province d'Ontario.

M. MONK : Je crois qu'en ce qui concerne les comtés de Gaspé et de Chicoutimi-Saguenay, le scrutin n'aura pas lieu à la même date que dans les autres comtés

L'honorable M. FITZPATRICK : Il n'y a absolument rien de changé au sujet de la province de Québec. La loi subsiste dans sa même teneur, c'est-à-dire que la fixation du jour du scrutin est laissée à la discrétion du président d'élection.

M. MONK : Les élections provinciales se font le même jour dans toute la province de Québec. Toutefois, je n'ai aucune certitude à l'égard de Chicoutimi-et-Saguenay ; mais au sujet du comté de Gaspé, la loi prescrit la communication par la voie télégraphique des îles de la Madeleine au continent. Les moyens de communication sont aujourd'hui plus faciles qu'ils n'étaient, et s'il est possible de faire les élections provinciales le même jour, pourquoi serait-il impossible d'y faire également les élections fédérales ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Les conditions dans chaque cas sont bien différentes. Au point de vue de la loi provinciale, les îles de la Madeleine et le comté de Gaspé forment deux électorats distincts, comme, au reste, les comtés de Chicoutimi et de Saguenay. Cela fait quatre circonscriptions au lieu de deux.

Quiconque connaît la situation géographique de la province de Québec sait qu'en hiver il est impossible d'y fixer les élections à la même date pour le district de Chicoutimi-Saguenay comme pour le reste de la province. Il n'est pas possible, dans les huit jours qui suivent la présentation des candidats, de distribuer les boîtes de scrutin et les bulletins de vote sur la distance comprise entre Tadousac et le détroit de Belle-Isle, soit 600 milles.

M. MONK : Le ministre fait erreur, je crois, sur l'étendue du territoire. Je pense aussi que la loi de la province autorise la proclamation par voie télégraphique des îles de la Madeleine à la terre ferme.

L'amendement est adopté.

M. R. L. BORDEN : A propos de la Colombie Anglaise, je crois que le scrutin dans Yale-et-Caribou a eu lieu à la même date, lors des élections générales de 1896, que dans le reste du Dominion. Le ministre de la Justice a-t-il quelque renseignement à nous donner sur ce point ?

L'honorable M. FITZPATRICK : D'après les renseignements que je possède, les élections, en été, peuvent avoir lieu, dans ces localités, à la même date qu'ailleurs, mais en hiver, la chose est matériellement impossible. Il ne faut pas oublier que la fixation du jour du scrutin est laissée à la discrétion du président d'élection. Si les conditions permettent de faire l'élection à la même date qu'ailleurs, cet officier n'a pas de raison d'y surseoir. Mais pour le cas d'élections en hiver, la Chambre ne saurait rendre une loi qui priverait une partie du pays de l'exercice de son droit de suffrage.

M. R. L. BORDEN : Qu'est-ce qui empêche donc que le scrutin ait lieu simultanément partout?

L'honorable M. FITZPATRICK : Le président d'élection reçoit les boîtes de scrutin le jour de la présentation des candidats, et pendant les huit jours qui suivent, il doit faire la distribution aux bureaux de vote des boîtes de scrutin et des bulletins.

M. R. L. BORDEN : L'explication du ministre de la Justice me paraît insuffisante. Le seul embarras que j'aperçois est celui de l'affichage de la proclamation. Je ne pense pas qu'il y ait la moindre difficulté sérieuse à distribuer les urnes pour le jour du scrutin.

L'honorable M. FITZPATRICK : Comment cela?

M. R. L. BORDEN : Mais voici ce que dit l'article 29 :

Dans les districts électoraux d'Algoma, dans la province d'Ontario, de Gaspé et de Chicoutimi-et-Saguenay, dans la province de Québec, et de Burrard et Yale-et-Caribou, dans la province de la Colombie Anglaise, les officiers-rapporteurs fixeront le jour de la présentation des candidats, ainsi que le jour et les endroits

où se fera la votation ; la présentation des candidats dans ces districts électoraux aura lieu pas moins de huit jours après que la proclamation ci-dessus exigée aura été affichée, ni le dernier jour qu'elle sera affichée, ni le jour de la présentation des candidats n'étant comptés, et le jour de la votation sera fixé à la date la plus rapprochée possible ensuite, mais pas moins de sept jours après la présentation, et, à une élection générale, ce sera, s'il est possible, le même jour que celui fixé par le Gouverneur général pour les autres districts, mais pas plus tôt.

Est-ce que tout l'embarras prévu dans ce texte ne regarde pas la seule publication du jour de l'élection ? Il n'y a pas de différence à l'égard de ces comtés, excepté une certaine discrétion que la loi concède au président d'élection. Si en 1896 on a pu faire l'élection dans la circonscription électorale de Yale-et-Caribou en même temps qu'ailleurs, on le pourrait encore évidemment.

L'argument opposé par l'honorable ministre de la Justice au raisonnement de notre honorable collègue de Jacques-Cartier, (M. Monk), vient à l'appui de mon dire. Le ministre a invoqué ce fait que, pour l'élection provinciale, la circonscription était subdivisée en deux parties distinctes. Eh bien, c'est le cas de Yale-et-Caribou qui comprend deux électorats séparés. Si ce fait est décisif en ce qui regarde Gaspé, Chicoutimi ou Saguenay, il ne l'est pas moins, assurément, à l'égard de la Colombie-Anglaise. En d'autres mots, si au mois de juin 1896 le scrutin a pu avoir lieu en même temps qu'ailleurs sur toute l'étendue de cet immense territoire électoral, qu'est-ce qui s'oppose à ce que l'élection puisse avoir lieu simultanément dans la même circonscription qui est maintenant subdivisée en deux comtés, vu surtout que les moyens de communication y ont été grandement développés depuis huit ans. La note que j'ai devant moi mentionne, entre autres voies nouvelles, le chemin de fer du Nid-de-Corbeau et l'établissement de lignes de navigation.

M. MACPHERSON : Pour l'information du chef de l'opposition, je vais lui montrer que la situation dans ce comté est bien différente de ce qu'elle était en 1896, malgré la division qui en a été faite. En 1896, le comté uni de Yale-et-Caribou ne comprenait pas ces nombreux campements miniers qui ont surgi depuis sur les différents points de ses frontières. En 1900, l'élection n'a pas eu lieu le même jour, et depuis le comté a été subdivisé. Je connais parfaitement le pays, et je vous assure que si les élections avaient lieu à une époque défavorable, il serait impossible de distribuer à temps les urnes dans toutes les parties de la circonscription.

Le point le plus central sera, je pense, à Kamloops. Il sera impossible de faire parvenir à temps dans la région de Chilicoten et dans celle du lac Stuart les boîtes de scrutin, si le temps est le moindrement défavorable.

M. R. L. BORDEN.

Même dans les conditions les plus favorables, on ne saurait guère franchir en voiture la distance qui sépare Kamloops de Barkerville en moins de huit jours, entre la date de la présentation et celle du scrutin. La même chose dans l'est du comté et dans le nord de la région de Revelstoke ; il sera matériellement impossible de faire cette distribution dans Yale-et-Caribou en moins de sept ou huit jours.

Je connais le pays pour l'avoir parcouru moi-même, et j'affirme que la chose est possible si le temps est beau ; mais si le temps est mauvais, il est impossible d'y réussir.

M. R. L. BORDEN : Sans doute il peut arriver que le mauvais temps empêche un certain nombre d'électeurs de prendre part au scrutin. La même chose peut se produire dans n'importe quelle partie du Canada. Je dirai même que des centaines de contribuables se sont vus, par suite du mauvais temps, dans l'impossibilité d'aller déposer leur bulletin au bureau de vote ; mais nous ne pouvons pas plier la loi à tous les cas qui peuvent se présenter.

A l'égard du comté de Yale-et-Caribou, aujourd'hui divisé en deux circonscriptions et sillonné en tous sens par de nombreuses voies de communication qui n'existaient pas autrefois, il me semble que ce collège électoral réunit toutes les conditions voulues pour lui permettre d'exprimer son suffrage simultanément avec le reste du pays.

Comment pourrait-il en être autrement ? Ce comté est divisé en deux et ses moyens de communication ont été améliorés. Par le fait que vous mentionnez l'existence de nouveaux groupements de population dans ce district, vous ne sauriez soutenir que la situation est moins avantageuse qu'elle n'était en 1896.

M. MACPHERSON : Elle n'est pas plus avantageuse. Les moyens de communication qui existent aujourd'hui dans cette région existaient aussi il y a quarante ans.

M. R. L. BORDEN : Ces moyens de communication existaient en 1896.

M. MACPHERSON : Sans doute ; mais les établissements ne s'étendaient pas aussi loin.

M. R. L. BORDEN : En règle générale, là où existent des établissements, il y a aussi des moyens des communication. Si les voies de communication dont vous parlez existaient il y a quarante ans, elles devaient desservir des établissements dès cette époque.

M. MACPHERSON : Je dis que les moyens de communication d'aujourd'hui ne valent pas mieux que ceux qui existaient il y a quarante ans. Ils sont à peu près ce qu'ils étaient en 1896 ; mais des établissements nouveaux ont surgi sur les confins. Les seuls moyens de communication et de transport sont les montures et les sentiers.

M. R. L. BORDEN : Ce comté renferme des établissements datant de quarante ans et communiquant entre eux depuis cette époque par des routes vicinales. Je suppose que les nouveaux établissements ont d'excellents moyens de communiation.

M. MACPHERSON : Oui, par sentiers.

M. R. L. BORDEN : C'est un moyen de communication déjà mentionné par notre honorable collègue. C'est un des plus communs de l'Ouest, et on les utilise pour le transport des colis. Pourquoi serait-il si malaisé de transporter par cette voie-là, en trois ou quatre jours, une boîte de scrutin du centre de la circonscription à tous les points situés sur ses confins ?

M. MACPHERSON : C'est impossible.

M. R. L. BORDEN : Vous avez sept jours pour faire ce travail.

M. MACPHERSON : Il est impossible d'effectuer cette distribution en sept jours.

L'honorable M. FITZPATRICK : Les conditions locales justifient absolument les dispositions de la loi à cet égard. Et d'après les renseignements que je possède, ces conditions se sont si peu améliorées qu'il n'est guère possible de modifier la loi, dans sa teneur actuelle.

M. ALCORN : Quant aux collèges électoraux où l'on se propose d'ajourner l'élection, je n'attache guère de valeur à l'objection soulevée au sujet de l'affichage des proclamations avant la présentation des candidats et de celle des avis, postérieurement à cette présentation, ainsi qu'à l'égard de la distribution des boîtes de scrutin. Il s'agit tout simplement de confier cette besogne à un personnel suffisamment nombreux. En pratique, il est vrai, le président d'élection, dans le but de gagner la rémunération supplémentaire par mille qui lui est allouée pour l'affichage de ces documents, s'acquitte de cette besogne personnellement ou avec l'aide d'un adjoint. Avec l'aide de trois ou quatre individus, il lui serait facile d'expédier cette besogne en huit jours, dans ces différents comtés. A mon avis, l'objection formulée au sujet de ces districts éloignés est sans valeur. Que le président d'élection emploie un nombre d'hommes suffisant, au lieu de tenir à gagner lui-même l'allocation de parcours, et ces inconvénients disparaîtront.

M. GALLIHER : Au cours d'un débat précédent, j'ai déjà exprimé toute ma pensée sur cette question. Je le répète, je tiens à ce que tous les électeurs du collège électoral que je représente aujourd'hui et qui, à la suite du remaniement qu'il a subi, élira dorénavant deux députés, puissent déposer leurs bulletins dans l'urne électorale à la prochaine élection, si éloignés qu'ils soient des voies ferrées. A titre de représentant de ce district, il me répugne de prêter mon appui à une disposition législative qui exposerait certains électeurs à être privés de l'exercice de leur droit de suffrage, et cela parce que l'élection aurait lieu sept jours après la présentation des candidats. Voilà l'unique mobile qui m'a inspiré l'attitude que j'ai prise à cet égard.

L'article, ainsi amendé, est adopté.

Article 3—Présentation des candidats et jours de scrutin dans certains districts.

M. R. L. BORDEN : Avant l'adoption de cet article, je demanderai au ministre de la Justice s'il a pris quelque décision au sujet des deux propositions de loi présentées par le député de Montmorency (M. Casgrain), et dont l'un intéresse la représentation des territoires du Nord-Ouest et l'autre celle du territoire du Yukon. Comme l'honorable député l'a fait observer, sous le régime actuel il existe de graves abus et les modifications qu'il a suggérées me paraissent fort rationnelles. Si je ne me trompe, il a été entendu de part et d'autre que le comité serait en lieu de discuter ces propositions de loi.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'entente intervenue, si je ne me trompe, c'est qu'on a réservé ces propositions de loi, en prévision de l'adoption de quelques dispositions législatives proposées par le cabinet. Ce projet de loi a été élaboré ; mais quand est venue l'heure de le présenter, les travaux de la session étaient tellement avancés que j'ai cru préférable de n'en pas saisir la Chambre, au cours de la session actuelle.

M. ALCORN : Relativement à l'article 29 et aux amendements proposés par le ministre de la Justice, on en conviendra, il est fort souhaitable que les élections aient lieu le même jour dans tout le pays. Aujourd'hui, rien ne s'oppose à la réalisation de cet objectif. Tout le monde connaît, d'une façon générale, la nature de la besogne confiée au président d'élection. Les devoirs qui lui sont assignés sont énumérés dans la loi. D'abord, il est chargé d'afficher la proclamation, avant le jour de la présentation des candidats, et subséquemment les avis relatifs au jour du scrutin. Ses autres devoirs sont d'ordre tout à fait secondaire et leur accomplissement ne demande que peu de temps. On le sait, bien que le statut mentionne nombre de détails circonstanciés sur lesquels le président d'élection est tenu de se renseigner, dans le but de publier sa proclamation, cependant, en réalité, sa besogne se résume à obtenir un exemplaire de la dernière proclamation, provinciale ou fédérale, et à l'aide de ce document, il peut, à brève échéance, se renseigner parfaitement sur tout ce qui concerne la publication de la proclamation. Je le répète, au lieu de faire lui-même l'affichage de ces proclamations et de ces avis, que le président d'élection emploie un personnel suffisant et il lui sera facile d'afficher ces documents dans le délai voulu. Afin d'obvier à tout embarras de ce genre, dans les divisions en question, j'ai rédigé un amendement de l'article 29 que je proposerai dans un instant.

Cet amendement s'impose à l'approbation du ministre de la Justice et à celle de la Chambre des députés; car à mon avis il tranche toutes les objections qu'on peut légitimement soulever contre la fixation d'un jour uniforme pour le scrutin, dans toute l'étendue du pays. La loi, dans sa teneur, actuelle, porte que l'Exécutif fixe le jour de la présentation des candidats dans tous les collèges électoraux, sauf ceux désignés dans l'article en question, ainsi que la date du scrutin. L'article 29 décrète que les présidents d'élection fixeront la date de la présentation des candidats et celle du scrutin dans les divisions faisant exception à la règle. Je propose de substituer à cet article une disposition prescrivant que l'Exécutif lui-même fixera ces deux dates mais qu'il y aura prorogation de délai, en faveur des comtés faisant exception à la règle. D'après la pratique en vogue, si je ne me trompe, il doit s'écouler trente jours entre l'émission du bref d'élection et le jour du scrutin. Je propose virtuellement de fractionner ce délai, de façon à ce que la moitié de ce délai s'écoule avant le jour de la présentation des candidats et l'autre moitié, subséquemment à cette date. Ainsi, au lieu d'accorder au président d'élection, comme cela se pratique actuellement, huit jours ou plutôt sept jours pour expédier sa besogne avant le jour de la présentation des candidats, il lui serait accordé quatorze jours, avant et après cette date. Je propose la radiation del'article 3 et la substitution de la disposition qui suit :

Dans les districts électoraux de Gaspé et de Chicoutimi-et-Saguenay, dans la province de Québec, et de Comox-Atlin, Kootenay et Yale-et-Caribou, dans la province de la Colombie Anglaise, la date pour la présentation des candidats, devant être ainsi fixée par l'Exécutif et désignée dans le bref d'élection, sera antérieure de quatorze jours francs au moins à la date aussi fixée et désignée pour le scrutin et le jour du scrutin sera fixé à une date uniforme dans toute l'étendue du Canada.

L'amendement de M. Alcorn est repoussé.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas bien saisi la pensée du cabinet au sujet de ces amendements. Je le répète, ils me sembent bien rationnels. Ainsi, dans les teritoires du Nord-Ouest, la disposition relative au recenseur, désigne un délai dans lequel les électeurs pourront facilement rencontrer ce fonctionnaire. Il doit faire acte de présence, en un certain lieu, pendant deux heures consécutives quotidiennement, au cours des huit jours précédant l'élection, et cela dans le but de faciliter aux électeurs l'obtention de certificats. Les certificats en question sont délivrés par celui qui est autorisé à exercer les fonctions d'agent. L'inconvénient, c'est que, parait-il, on s'est servi de ces certificats d'une manière frauduleuse, pour la substitution de personnes. Il importe d'adopter toutes les sauvegardes voulues, afin d'empêcher cette substitution de personnes, et il faut que les représentants des deux candidats soient mis sur un pied d'égalité, pour l'obtention de ces certificats.

L'honorable M. FITZPATRICK : Si l'honorable député veut bien poser de nouveau sa question, demain matin, à onze heures, je tâcherai, sur les entrefaites, de relire le projet de loi, afin de m'assurer s'il est possible de le modifier dans ce sens.

M. R. L. BORDEN : Le ministre voudra bien aussi relire les bills nos 117 et 118.

M. MONK : Au sujet de la province de Québec, le ministre de la Justice nous a dit que quatre comtés remaniés, constituent deux comtés, pour les fins des élections fédérales. Affirme-t-il la chose avec certitude?

L'honorable M. FITZPATRICK : Oui.

M. MONK : Si mon interprétation de la dernière loi de Québec est fidèle, Gaspé et les îles de la Madeleine constituent deux collèges électoraux distincts; mais Chicoutimi et Saguenay forment un seul comté. De l'avis de certains citoyens du district de Québec, mieux renseignés que je ne le suis, et peut-être tout aussi autorisés que le ministre à se prononcer en pareille matière, puisqu'ils sont au courant de la situation géographique de cet intéressant district, il ne serait pas impossible d'établir une date uniforme, pour les élections dans ces deux immenses comtés, pourvu que le président l'élection fût autorisé législativement à publier sa proclamation et à se faire transmettre les résultats de l'élection par voie télégraphique.

L'honorable M. FITZPATRICK : Comment expédierait-il ses boîtes de scrutin ?

M. MONK : Il pourrait les expédier d'avance. L'objection qu'on m'a signalée a été formulée par les électeurs des îles de la Madeleine, et l'honorable député l'a parfaitement saisie. Il existe des communications avec la rive nord du Saint-Laurent, tandis que nous sommes reliés avec les îles de la Madeleine par voie télégraphique. L'inconvénient, c'est que du 15 décembre au 20 mai, il est impossible d'effectuer le trajet aux îles de la Madeleine et il faut tenir compte de pareille éventualité. Ainsi, advenant que les élections aient lieu cet automne, comme on semble l'insinuer, les îles de la Madeleine, dans le comté de Gaspé, ne seraient représentées, à la prochaine session de cette législature, qu'après le 20 mai.

L'honorable M. FITZPATRICK : Il se peut que les élections n'aient pas lieu.

M. MONK : Sans doute, mais il est possible aussi qu'elles aient lieu. Comme me l'ont fait observer des citoyens du district de Québec, il serait possible d'obvier à cette regrettable absence de représentation, en autorisant législativement le président d'élection dans ces districts à se servir de communications télégraphiques.

L'honorable M. FITZPATRICK : Pareille proposition ne saurait venir que de Québec.

M. MONK : La proposition que je présente, au nom de ces citoyens, s'impose à notre plus sérieuse considération. Il serait sans doute facile d'autoriser législativement le président d'élection à exercer tel pouvoir. En pareilles circonstances, le comté de Gaspé ne courrait pas le risque de demeurer sans représentation, même entre la période du 15 décembre au 20 mai. Je n'ai pas élaboré d'amendement dans ce sens, mais le ministre pourrait facilement rédiger un article qui établirait une date uniforme pour les élections dans la province de Québec.

M. CHARLES MARCIL : Au cours de la séance, j'ai donné au comité certains éclaircissements au sujet du comté de Gaspé, où, il y a huit ans, j'ai eu l'honneur de briguer les suffrages des électeurs. Le comté de Gaspé, en été, est bien plus accessible qu'en hiver. En été, la navigation est ouverte entre les deux rives et jusqu'aux îles de la Madeleine ; tandis qu'en hiver, ce moyen de communication disparaît complètement, et en outre nous n'avons pas de chemin de fer. La première paroisse du comté de Gaspé est à quarante milles de la station de chemin de fer la plus rapprochée, et il y a trois cent vingt milles de terre ferme. Dans la loi primitive des élections figurait une disposition relative aux îles de la Madeleine, statuant que si l'élection a lieu au cours de l'hiver, la proclamation peut se transmettre aux îles par voie du câble et le président du scrutin sur l'île est autorisé à coucher par écrit la proclamation voulue pour cette élection et pour le scrutin. Le premier inconvénient qui surgirait entre le jour de la présentation des candidats et le jour de la votation, c'est qu'après la présentation des candidats, le président d'élection est tenu de se rendre à Québec ou d'expédier un courrier à Québec, afin de faire imprimer les bulletins de vote, vu qu'il n'existe pas d'atelier d'imprimerie de langue française plus rapproché que Québec.

Il existe peut-être un atelier d'imprimerie à Rimouski et peut-être aussi s'en trouve-t-il un à la Rivière-du-Loup ; mais ordinairement, les bulletins s'impriment à Québec. Avant que les bulletins soient transmis à Percé, il s'écoule généralement un laps de temps de deux ou trois jours. Alors le président d'élection doit parcourir toute cette étendue de 320 milles qui sépare le Cap-Chat de New-Glasgow. En mars 1897, j'ai eu le plaisir de traverser ce district, tantôt chaussé de raquettes, tantôt naviguant en bateau découvert. Cette course à travers le comté de Gaspé a duré huit longues semaines, puis, finalement, j'eus la satisfaction de voir mon adversaire l'emporter à une majorité de six voix. Mon adversaire, à cette époque, était le premier ministre de la province et il avait établi un mois franc d'intervalle entre le jour de la nomination et celui du scrutin. La date de la votation, d'ordinaire, suivait d'une ou deux semaines la présentation des candidats ; mais cette année-là, il y avait, sans doute, quelque signes avant-coureurs du sort réservé au parti au pouvoir, et au lieu de fixer le jour du scrutin à une date postérieure à celle du scrutin général, la votation eut lieu le même jour, tandis que la présentation eut lieu un mois plus tôt.

Il est humainement impossible qu'une élection ait lieu dans le comté de Gaspé, de novembre à mai, à moins qu'on n'accorde au président d'élection au moins deux semaines de délai, afin qu'il puisse faire imprimer ses bulletins de vote à Québec et les distribuer. D'ailleurs, j'en suis convaincu, qu'on laisse à la décision du président d'élection lui-même, et il mettra un intervalle d'un mois entre la présentation des candidats et la votation. Quant aux îles de la Madeleine, si je ne me trompe, l'ancienne disposition législative autorisant le président d'élection à transmettre la proclamation par voie télégraphique est toujours en vigueur.

M. MONK : L'article 151 de la loi électorale de 1900 porte qu'on peut transmettre information du résultat du scrutin, par voie télégraphique, entre Chicoutimi-et-Saguenay et Gaspé, et qu'après avoir obtenu ce renseignement, le président d'élection peut publier sa proclamation. Comme il est autorisé à publier sa proclamation par voie télégraphique, il ne saurait surgir d'inconvénient à cet égard. Sans doute, le député de Bonaventure (M. Marcil) est mieux renseigné que je ne le suis au sujet de ce district, bien que je prétende en savoir autant que le ministre de la Justice ; mais relativement à l'intervalle qui doit s'écouler entre le jour de la présentation des candidats et celui du scrutin, le député de Bonaventure fait erreur, puisque d'après la dernière loi électorale de Québec, chapitre 7 de la loi de 1903, la votation doit avoir lieu huit jours après la présentation des candidats. Reste la question d'impression des bulletins de vote.

M. MARCIL : S'agit-il de toute l'année ou seulement de l'été ?

M. MONK : Durant tout le cours de l'année, sauf pour les îles de la Madeleine. Il est impossible de faire d'élection aux îles de la Madeleine, du 15 décembre au 30 mai; toutefois, si on autorise législativement la transmission de la proclamation par voie télégraphique, cela trancherait la difficulté.

Vient ensuite l'importante question de l'impression des bulletins de vote, et il est facile de remédier à cet inconvénient s'il existe un atelier d'imprimerie aux îles de la Madeleine. Comme cette localité est en voie de progrès, il est possible qu'il s'y fonde bientôt un atelier d'imprimerie et la loi provinciale décrète que les élections auront lieu, ainsi qu'il est prévu à l'article 97, si la chose est possible. On pourrait insérer ces deux mots dans la loi fédérale avec l'amendement

que j'ai suggéré, et du moment qu'il serait possible d'obvier à l'inconvénient se rattachant à l'impression des bulletins, alors les élections pourraient avoir lieu partout à la date uniforme.

M. C. MARCIL : Quant à Gaspé, il serait préférable de laisser la question en suspens et de confier au juge les fonctions de président d'élection. Au cours de l'été, il est facile de parcourir tout le district, mais de novembre à mai, la chose est difficile. En hiver, le chemin de la rive Sud est quelquefois fermé à la circulation et il devient impossible de faire, en quatre jours, le trajet du cap Chat au cap Gaspé, et il faut envoyer un courrier à Québec, pour faire imprimer les bulletins, les transporter à Gaspé, les distribuer dans les différents arrondissements de la rive Sud, au moyen de relais ou de traîneaux tirés par les chiens, et il est impossible de parcourir cette étendue de pays en huit jours.

M. MONK : Les moyens de communication se perfectionnent de jour en jour, et avec la coopération d'un représentant aussi habile que l'honorable député, ce district devrait être en mesure d'obtenir de bonnes communications. L'honorable député semble avoir conservé une impression défavorable de son voyage de 1897 à travers la péninsule.

M. C. MARCIL : J'en conviens, les communications, au cours de l'été, se sont améliorées. Je regrette l'absence du solliciteur général, car il pourrait nous signaler le magnifique service de vapeurs actuellement exploité du côté sud, service qui n'existait pas en 1897, et il y a en outre, un service de vapeurs du côté de la baie des Chaleurs. Il y a aussi 100 milles de chemin de fer, dans le comté de Gaspé, et cette voie ferrée se prolonge actuellement ; mais, si nous bénéficions de ces voies de communications, en été, elles sont virtuellement sans valeur aucune, l'hiver.

M. ALCORN : Je suis bien aise d'entendre l'honorable député de Bonaventure déclarer qu'un intervalle de quatorze jours est pleinement suffisant, entre la date de la présentation des candidats et celle de la votation.

L'article, ainsi amendé, est adopté.

Rapport est fait du bill, ainsi modifié.

MODIFICATION DE LA LOI DES PECHERIES.

Le projet de loi (n° 74) portant modification de la loi des pêcheries fédérales, présenté par M. Préfontaine, est voté en deuxième délibération et la Chambre se forme en comité, afin d'étudier cette mesure.

Article 1.

1. Est modifié l'Acte des pêcheries, chapitre 95 des Statuts revisés, par l'insertion de l'article suivant immédiatement à la suite de l'article 6 :

M. MONK.

" 6a. Personne, en aucun temps, n'entreprendra de fabriquer avec la dépouille des baleines, de l'huile ou autre produits commerciaux, et il ne sera employé aucun navire ou bateau à la pêche de la baleine, si ce n'est avec l'autorisation d'une licence de la part du ministre de la Marine et des Pêcheries, sous peine d'une amende de cinq cents piastres au plus et d'au moins trois cents piastres.

" 2. Le ministre de la Marine et des Pêcheries peut émettre des licences pour les objets du présent article, pour une péridoe ne dépassant pas neuf ans, et dans les conditions suivantes :

" (a) Il n'est émis aucune licence tant que l'emplacement de la fabrique n'a pas été agréé par le ministre de la Marine et des Pêcheries, et il n'est agréé aucun emplacement de fabrique qui se trouve à moins de cinquante milles de toute autre fabrique de produits de la baleine, ou à telle proximité d'endroits habités que le ministre de la Marine et des Pêcheries croie de nature à mettre en danger ou faire souffrir la santé publique ;

" (b) Il n'est émis aucune licence tant que celui qui en fait la demande n'a pas donné au ministre de la Marine et des Pêcheries des assurances satisfaisantes que l'impétrant est en mesure de convertir en produits commerciaux toute baleine capturée dans un délai de vingt-quatre heures après l'atterrissement de la baleine, et qu'il est aussi en mesure de conduire sa fabrique et son établissement de manière à n'introduire aucune matière nuisible ou délétère dans les eaux, baies, creeks, rivières ou havres publics.

" 3. Le porteur d'une telle licence ne peut tenir en œuvre plus d'un steamer baleinier concurremment avec la fabrique autorisée.

" 4. La licence devient caduque et tombe en déchéance si la fabrique y mentionnée n'est construite, outillée et en activité dans les deux ans à compter de la délivrance de la licence.

" 5. Le droit à payer pour chacune de ces licences est de huit cents piastres pour la première année, mille piastres pour la deuxième année, douze cents piastres pour la troisième et chaque année subséquente, et le droit exigible sur toutes les licences subséquentes pour le même établissement est de douze cents piastres ; ce droit est payable au ministre de la Marine et des Pêcheries, d'abord à la délivrance de la licence et ensuite annuellement au premier jour de juillet ; cependant, le Gouverneur en conseil, après les deux premières années, peut exiger, au lieu dudit droit, une somme égale à deux pour cent des recettes brutes de chaque fabrique, laquelle sera payée comme il est dit ci-dessus,

" 6. Sur preuve de cause valable, toute licence, après un mois d'avis donné par écrit au porteur de la licence, est passible de déchéance pour infraction au présent article ou à quelque règlement établi pour sa mise à exécution, ou pour défaut de réalisation des assurances requises à l'alinéa (b) du paragraphe 2 du présent article ; et dans le cas de déchéance, le ministre de la Marine et des Pêcheries peut, sans poursuite ni autre procédure judiciaire et sans indemnité, annuler la licence.

" 7. Le Gouverneur en conseil peut à toute époque établir les règlements qui lui paraissent nécessaires pour la mise en exécution des dispositions du présent article et pour le contrôle et la gouverne des opérations des fabriques autorisées, ainsi que relativement à tous les déchets qui en proviennent.

" 8. Personne n'emploiera de remorqueurs dans l'industrie baleinière, et nul navire autre que celui dont l'équipage a capturé ou tué la baleine, ne la remorquera ni ne l'amènera au port de quelque manière que ce soit pour fins industrielles ou autres ; mais rien au présent article n'empêche toute personne autre que le porteur d'une licence ou ses employés de remorquer et atterrir une baleine morte et de la faire convertir en produits commerciaux ou d'en disposer autrement en conformité des dispositions du présent article.

" 9. Personne ne chassera ni ne capturera une baleine, ni ne tirera sur elle ou ne la tuera à une distance de moins d'un demi-mille marin de tout navire ou bateau non mouillé ni occupé à quelque sorte de pêche, ni à une distance de moins d'un mille marin d'un navire ou bateau à l'ancre ou occupé à quelque sorte de pêche.

" 10. Personne n'aura en sa possession ni n'emploiera, dans le but de prendre ou de tuer la baleine, un engin qui ne comprend pas un harpon attaché à un cable baleinier et fixé au bateau ou au navire dont l'équipage capture ou tue la baleine.

" 11. Quiconque commet à l'égard de quelque disposition du présent article ou des règlements établis sous son autorité, une infraction pour laquelle il n'est pas spécialement édicté de peine au présent article, est passible d'une amende n'excédant pas deux cents piastres et d'au moins cinquante piastres.

" 12. Tout engin et appareil et tout navire ou bateau avec ses attirail, équipement et autres accessoires, employés en contravention au présent article ou à quelque règlement établi sous son autorité, seront confisqués au profit de Sa Majesté,"

L'honorable RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Jusqu'ici il n'a pas été établi de règlements relatifs à la pêche à la baleine, industrie qui, ces années dernières, a pris un grand développement, sur le littoral de l'Atlantique et qui, nous l'espérons, prend un vif essor, sur le littoral du Pacifique. Aux Etats-Unis, il n'existe pas de loi réglementant la pêche à la baleine ; mais à Terre-Neuve il a été établi des mesures législatives qui ont abouti à des résultats qui ont puissamment contribué au progrès de cette industrie dans cette colonie. Le projet de loi en discussion est presque textuellement calqué sur la loi de Terre-Neuve. En Ecosse, il existe des lois se rattachant à cette industrie, lois qui ont été modifiées par le parlement britannique, à la dernière session de sa législature, dans le sens de la législation de Terre-Neuve. Le projet de loi à l'étude tend à réglementer la pêche à la baleine, de façon à ce que l'exercice de cette industrie soit soumis à une surveillance qui l'empêche de dégénérer en abus constituant un véritable danger pour les autres industries similaires. Les emplacements de fabrique s'obtiendront, soit des particuliers, soit du gouvernement fédéral, soit des autorités provinciales ; mais il est prescrit que nul navire ou bateau pour la pêche de la baleine ne sera autorisé à exercer l'industrie de la pêche dans un rayon de 50 milles d'un autre emplacement de fabrique. Il est en outre statué que le porteur d'une telle licence ne peut tenir en œuvre plus d'un steamer baleinier, de sorte qu'il est interdit d'utiliser quatre ou cinq remorqueurs concurremment avec la fabrique autorisée. Cette dernière disposition tend à obvier à la création d'un monopole de cette industrie, ainsi qu'aux incommodités qui pourraient résulter de l'accumulation des carcasses de ces poissons, après qu'on en a obtenu l'huile et autres produits précieux.

M. HAGGART : Cette disposition s'applique-t-elle à la baie d'Hudson?

L'honorable M. PREFONTAINE : Elle s'applique à toutes les eaux canadiennes.

M. HAGGART : Vous prétendez que la baie d'Hudson est sous la juridiction exclusive du gouvernement fédéral, à titre de cours d'eau canadien ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Il s'est échangé quelque correspondance entre le gouvernement fédéral et le gouvernement de Terre-Neuve, sur cette question. De la province de Québec on nous a adressé vingt-deux demandes ; de la Nouvelle-Ecosse, dix-sept ; du Nouveau-Brunswick, un seule demande ; de la Colombie Anglaise, onze demandes. Nous n'avons pas reçu de demandes en obtention de privilège pour pêche à la baleine dans la baie d'Hudson.

M. GOURLEY : La correspondance échangée entre le gouvernement canadien et le gouvernement de Terre-Neuve se rattache, sans doute, à la juridiction respective des gouvernements de ces deux pays. Quant à la juridiction de la Grande-Bretagne, elle ne fait pas question.

L'honorable M. PREFONTAINE : Non. La correspondance qui s'échange actuellement entre le gouvernement canadien et le gouvernement de Terre-Neuve se rattache à la juridiction sur quelques parties de la baie d'Hudson ; mais quant à la baie d'Hudson proprement dite, il ne saurait faire doute qu'elle est soumise à la juridiction du Canada.

M. GOURLEY : C'est parfaitement exact.

L'honorable M. PREFONTAINE : On suggère d'apporter la modification suivante après les mots " neuf ans " dans l'article en discussion :

Néanmoins, tout porteur de licence aura droit de faire renouveler sa licence, de temps à autre, pour des périodes de neuf ans, pourvu qu'il en donne six mois d'avis par écrit, antérieurement à l'expiration de chaque période.

Ceux qui exercent cette industrie, après avoir dépensé $50,000 et plus, courraient peut-être le risque de se voir enlever leur licence, sans raisons valables, à l'expiration des neuf ans, ce qui pourrait les détourner de l'exercice de cette industrie.

M. CLANCY : Je vois que $1.200 est le permis le plus élevé, et bien que cette in-

dustrie puisse être très profitable, vous ne prenez pas les dispositions nécessaires pour demander plus cher à l'expiration du permis.

L'honorable M. PREFONTAINE : Il y a, dans le paragraphe 5, la disposition suivante—cela représentera bien plus que $1,200:

Cependant, le Gouverneur en conseil, après les deux premières années, peut exiger, au lieu dudit droit, une somme égale à deux pour cent des recettes brutes de chaque fabrique.

L'amendement est adopté.

M. HAGGART : Comment les licences sont-elles accordées. Est-ce la priorité des demandes qui fait règle, après l'exécution des conditions ?

L'honorable M. PREFONTAINE : La priorité est toujours prise en considération.

M. HAGGART : L'honorable ministre comprend-il l'effet de l'autre amendement ? Le renouvellement des licences est-il toujours par période de neuf ans, toutes les conditions étant remplies ? Le renouvellement devraient être facultatif pour le gouvernement, et le gouvernement devrait être à même de pouvoir changer les règlements et conditions.

L'honorable M. PREFONTAINE : On pourrait, pour cela, substituer " exigera " à " peut exiger ".

M. GOURLEY : Je crois que l'acte devrait aller plus loin. Si un capitaliste met beaucoup d'argent dans cette industrie, il ne devrait pas être laissé à la discrétion du gouvernement de renouveler ou non la licence.

M. MORRISON : L'honorable député de Colchester me paraît ici avoir exactement exposé où l'honorable ministre voulait en venir dans le premier amendement. C'est-à-dire que si un porteur de licence a risqué de $60,000 à $100,000 dans cette industrie, il n'est que juste qu'il puisse être assuré de pouvoir renouveler sa licence à l'expiration des neuf ans. D'après l'amendement proposé par l'honorable député de Lanark-sud. cette protection serait enlevée, et le gouvernement pourrait arbitrairement refuser de renouveler la licence, ce qui pourrait amener la ruine du porteur de cette licence.

M. GOURLEY : Je suis absolument du même avis, Je crois que celui qui a risqué son argent là-dedans devrait avoir toute la mesure de protection possible.

L'honorable M. PREFONTAINE : Je viens faire observer au comité que, par la disposition de l'article 5 déjà citée, le gouvernement est amplement protégé, parce qu'on y stipule que le Gouverneur en conseil, après les deux premières années, peut exiger, au lieu du dit droit, une somme égale à deux pour cent des recettes brutes de chaque fabrique, somme qui sera payée tel que susdit. Dans l'éventualité où l'industrie prendrait une grande importance, nous pouvons appliquer l'article 5.

M. GOURLEY : Je crois, en réalité, qu'on dissuade les capitalistes de risquer de l'argent dans cette industrie, en limitant les licences à neuf ans.

L'honorable M. HAGGART : D'après la clause proposée par l'honorable ministre, la licence se trouve, en réalité, être un bail perpétuel, renouvelable tous les neuf ans, pourvu que toutes les conditions soient remplies. Le règlement proposé par l'honorable ministre dans l'article 5 ne vaut rien pour les particuliers. Ce règlement, pour être effectif, doit être original et s'appliquer à tous ceux qui se livrent, dans ces conditions, à l'industrie de la pêche.

L'honorable M. PREFONTAINE : Si ces mots étaient enlevés, vous vous trouveriez mettre cette industrie entièrement entre les mains du Gouverneur en conseil, sans tenir aucun compte de la mise de fonds, et cela pourrait dissuader les capitalistes de mettre leur argent dans cette industrie.

M. CLANCY : Je suppose que l'idée est que le Gouverneur en conseil exercera ses pouvoirs. Ou bien, l'honorable ministre se proposerait-il d'abandonner, ces pouvoirs et d'accorder les licences à perpétuité ? Le comité doit supposer qu'à la fin de chaque période, le gouvernement prendra telles mesures qui lui sembleront justes, dans les intérêts du pays et de ceux qui sont engagés dans cette industrie. En accordant un bail à perpétuité, ce serait abandonner absolument ces pouvoirs qui doivent appartenir à l'Exécutif.

L'honorable M. PREFONTAINE : Propose l'amendement suivant :

Cependant, le Gouverneur en conseil, pourra de temps à autre renouveler ladite licence pour des périodes de neuf ans, en en donnant par écrit un avis préalable de six mois.

M. HAGGART : C'est le Gouverneur en conseil qui donne alors l'avis?

L'honorable M. PREFONTAINE : L'objet qu'on se propose est que le porteur de la licence donne lui-même cet avis.

L'honorable M. FITZPATRICK : Il vaudrait mieux laisser cela en suspens, et nous y reviendrons plus tard.

Article 2.

2. Est abrogé le paragraphe 7, de l'article 14 dudit acte, et remplacé par le suivant :

" 7. Personne n'emploiera de guideau (bagnet) ni autres filets dormants dits trap-net, pound-net et fish-weir d'aucune sorte, pour prendre le poisson, sans une licence spéciale de la part du ministre de la Marine et des Pêcheries ; et nulle licence ne s'étendra à la prise du saumon au moyen de pareils engins ; cependant, le ministre de la Marine et des Pêcheries peut délivrer des licences pour la pêche du saumon en certaines eaux spécifiées dans la province de la Colombie Anglaise, au moyen de trap-net."

L'honorable M. PREFONTAINE : Le chapitre 95 des Statuts refondus, 49 Victoria, article 14, paragraphe 7, dit ce qui suit :

Personne n'emploiera de guideau (bag-net) ni autres filets dormants dits trap-net et poundnet, sans une licence spéciale pour la pêche du poisson de haute mer autre que le saumon.

Cette question a déjà été beaucoup débattue dans la Colombie Britannique.

M. KAULBACH : Ce paragraphe s'applique-t-il exclusivement aux eaux de la Colombie Britannique ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Oui. Nous cherchons à modifier cet article de façon à pouvoir autoriser l'emploi des filets dits trap-nets, afin d'être sur le même pied que les Américains qui emploient ces filets pour la pêche du saumon depuis sept ou huit ans, au grand détriment de ceux qui ont des intérêts dans les pêcheries et saumonneries de la Colombie Britannique. Ces sortes de filets sont déjà en usage dans la région nord de la Colombie Britannique, d'après autorisation accordée, je crois, il y a dix ou douze ans. La même question s'est présentée dans le temps, et d'après ce que j'ai pu savoir les pêcheurs sont divisés là-dessus, les uns approuvant l'emploi de ces filets et les autres y étant opposés. Alors que cette question était pendante, le ministre des Pêcheries de ce temps-là, qui s'attendait que cette question serait résolue dans l'affirmative, autorisa l'emploi des trap-nets. Et quand la loi eut été votée, les pêcheurs employant ces trap-nets menacèrent le gouvernement de poursuites pour un montant considérable.

Dans une circonstance, on jugea préférable de laisser les choses telles quelles, jusqu'à ce que le bois employé dans la construction de ces filets eût été détruit par l'action du temps. Mais ces filets continuent toujours à être employés. On m'informe que cela ne nuit en rien aux pêcheurs de la rivière Fraser. Cette question est très importante pour la Colombie Britannique, et soulève beaucoup d'opinions diverses. Mais la majorité est en faveur de l'emploi de ces filets, et c'est pourquoi nous voulons en faire un article de loi.

M. HAGGART : Quelles ont été les conséquences de l'emploi de ces filets ? Le poisson diminue-t-il ?

L'honorable M. PREFONTAINE : On ne peut pas dire qu'il diminue. Un saumon doit être âgé d'environ quatre ans, avant de pouvoir être utilisé dans les saumonneries. On a relevé ce fait absolument remarquable que ce n'est que tous les quatre ans que la pêche est réellement abondante. Cette année, on s'attend qu'il y aura moins de poisson que d'habitude. Mais l'année prochaine, qui marque la période de quatre ans, on s'attend que le poisson affluera en quantité. On a suggéré bien des plans pour augmenter le rendement du poisson, et je crois que nous en sommes à peu près arrivés au point où nous allons pouvoir agir conjointement avec les autorités provinciales et adopter les moyens nécessaires pour favoriser cette grande industrie de la Colombie Britannique, de façon à ce qu'elle soit profitable, non pas seulement tous les quatre ans, mais tous les ans.

M. HAGGART : Quelle est la durée de ces permis ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Ils sont renouvelés tous les ans. Je dois aussi faire remarquer que ces sortes de filets sont très dispendieux. Il y a plusieurs arguments en leur faveur, mais le meilleur de ces arguments est que, si l'on prend, disons, 20,000 saumons avec ces filets, et qu'on ne soit pas prêt à en vendre ou à les mettre en boîtes en un certain temps, on peut leur donner la liberté, alors qu'avec les autres appareils tous les saumons pris doivent être immédiatement utilisés au bien ils sont perdus.

M. Wm. ROSS (Victoria) : Ne court-on pas le risque, avec les trap-nets, de réduire le nombre des saumons, de telle sorte que les pêcheries pourraient être plus tard ruinées ? Dans la Nouvelle-Ecosse, nous avons ces filets pour le hareng, le maquereau, la morue, l'aigrefin et ainsi de suite, mais si un saumon est pris il faut lui rendre la liberté. Si le pêcheur vend ce saumon, il court le risque de se voir enlever sa license. Dans ces conditions, très peu de saumons sont pris. Ce que je crains, c'est qu'en permettant de prendre tant de saumons à la fois nous finissions par faire disparaître cette importante source de revenus.

M. MORRISON : Je ne puis pas approuver la ligne de conduite suivie par le ministre de la Marine et des Pêcheries pour la pêche du saumon dans la Colombie Britannique. Sans manquer en rien aux égards que je lui dois, je tiens à lui faire observer que les statistiques établissent que l'usage des trap-nets, pour la pêche du saumon, ne peut pas être conseillé à aucun point de vue. Je suis certain que l'honorable ministre ne pourrait rien nous montrer qui puisse justifier l'emploi de ces filets. Le commissaire des pêcheries est responsable, selon moi, d'avoir engagé le gouvernement à agir de la sorte. Je n'ai pas l'intention d'enlever au ministre la responsabilité qui doit lui appartenir, mais je sais qu'en ces choses-là rien ne se fait sans l'avis du commissaire des pêcheries. Or, ce commissaire ne connaît absolument rien, selon moi, des besoins des pêcheries dans la Colombie Britannique. On en a la preuve par ses rapports, ainsi que par ses conseils aux pêcheurs en parlant des mœurs du saumon de la Colombie Britannique. Il ne connaît aussi que fort peu de chose de ce que pensent les pêcheurs de toute la province de la Colombie Britannique au sujet de cette importante industrie. Le ministre de la Marine et des Pêcheries, qui ne s'est jamais rendu dans la Colombie Britannique en qualité de ministre, a dit que la majorité de ceux qui sont engagés là-bas dans l'industrie

de la pêche sont en faveur de cette manière de prendre le poisson. Cela n'est pas exact. C'est évidemment le commissaire des pêcheries qui lui a soufflé tout cela, et la conséquence en a été que le gouvernement a commis ici ce que l'on nomme un impair. Je crois pouvoir assurer, au contraire, qu'il n'est pas un pêcheur de la Colombie Britannique qui ne soit opposé à l'emploi des trap-net. Ceux qui sont en faveur de ces engins de pêche, et qui ont réussi, dans une mesure restreinte, à en installer, ce sont des capitalistes de Montréal et de Toronto. M. Porteous, de Montréal, M. Cronyn et M. Aemilius Irving, de Toronto. Ces gens-là ne connaissent rien des conditions de la pêche du saumon dans la Colombie Britannique, et ils n'ont qu'un objet en vue, celui d'amasser le plus de bénéfices possible, dût cette importante industrie en périr.

L'honorable M. FITZPATRICK : La peste soit des capitalistes !

M. MORRISON : Je n'irai pas jusqu'à dire cela. Je crois, au contraire, que nous devons encourager le capital, et s'il y a, dans ce Dominion, une province ayant besoin de capitaux, c'est bien la Colombie Britannique. Mais il y a des limites à tout, et ces limites semblent être ici dépassées. Je ne veux pas en dire plus long là-dessus, et je propose que tous les mots, après " moyens ", dans l'article 2, soient enlevés.

M. HAGGART : L'honorable ministre y consentira.

M. MORRISON : Il n'y a vraiment pas de raison suffisante pour nous justifier d'introduire ces changements considérables dans nos lois de pêche. Ce que je demande à l'honorable ministre depuis longtemps, c'est qu'il veuille bien venir visiter la province de la Colombie Britannique au plus tôt afin de s'enquérir lui-même de ce qui en est.

M. HAGGART : L'honorable ministre dit qu'il veut se mettre en mesure de pouvoir rendre la loi actuelle effective.

M. MORRISON : Non pas, car il a déjà accordé à plusieurs personnes des permis de pêche avec ces trap-net. Je ne puis pas comprendre comment il a pu avoir le droit de le faire. Il y a, par exemple, M. Todd, de Victoria, qui a obtenu l'un de ces permis.

M. RALPH SMITH : Je dois faire remarquer que la raison qui a engagé le ministre à inaugurer ce mode de pêche, c'est que ces appareils sont en usage depuis plusieurs années dans le détroit, et cela sur une grande échelle. Le principal argument des adversaires de ce mode de pêche, c'est qu'on craint que cela n'épuise les eaux. En réalité, les trap-net sont partout en usage, actuellement, sur le côté américain du détroit. Le principal objet qu'on a en vue, en adoptant ce mode de pêche, sur la côte ouest de l'île Vancouver, c'est de pouvoir lutter à armes égales avec les Américains. Bien entendu, mon honorable ami de Westminster considère fort justement que cela va nuire à l'industrie de la pêche, et nuira aussi surtout aux intérêts de Westminster. Mais il n'en reste pas moins avéré que, dans le moment, la pêche avec les trap-net se pratique aux Etats-Unis sur une grande échelle. Et s'il est vrai que cela peut amener le dépeuplement des eaux, les pêcheurs américains devront en souffrir comme les pêcheurs de la Colombie Britannique. Le seul remède à la situation est d'employer ces trap-net des deux côtés de la frontière, et si les résultats sont ce que l'on craint, les deux pays auront tout intérêt à se concerter pour aviser à trouver d'autres moyens de capturer le poisson.

M. SPROULE : Quand il n'y aura plus de poisson à prendre.

M. RALPH SMITH : Les pêcheurs américains pratiquent en ce moment ce mode de pêche, et si la chose leur est avantageuse, elle devra l'être aussi sûrement pour nous. S'il y a un remède à trouver, on y arrivera d'autant plus vite que nous suivons ici les mêmes méthodes.

La séance est suspendue à une heure.

Le comité reprend la séance à trois heures et rend compte de se sdélibérations.

L'ACTE DE LA MILICE.

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) propose la troisième lecture du bill (n° 5) amendant l'Acte de la milice.

L'honorable DAVID TISDALE: Avant que la motion soit adoptée, je désire présenter l'amendement dont j'ai donné avis. Je dois dire que si ce n'était l'importance de cette mesure, et s'il n'y avait pas là aussi des changements aussi radicaux, je n'aurais garde de retenir la Chambre à ce sujet. Afin que la Chambre puisse exactement savoir à quoi s'en tenir, et afin que nous puissions discuter tout cela sans perdre trop de temps, je vais lire l'amendement que je désire proposer et qui énonce non seulement les changements que j'aimerais à voir introduits dans ce bill, mais en outre les artirles que j'aimerais à voir enlevés ou amendés. Cette motion se lit comme suit :

Que ledit bill ne soit pas maintenant lu la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé en comité général avec instruction de retrancher l'article 7 qui se lit comme suit.

" 7. Le Gouverneur en conseil peut nommer un conseil de la milice pour conseiller le ministre dans toutes affaires se rapportant à la milice que ce dernier lui soumet. La composition, la procédure et les pouvoirs du conseil seront tels que prescrits."

Aussi,—de retrancher l'article 30, qui se lit comme suit :

" 30. Il pourra être nommé un officier d'un grade non inférieur à celui de colonel dans la milice ou dans l'armée régulière de Sa Majesté, qui pourra, sans préjudice des règlements et sous la direction du ministre, être chargé du

commandement militaire de la milice et cet officier aura le rang de major général dans la milice et recevra le traitement qui sera fixé mais n'excédera pas six mille piastres par année."

Et d'y substituer le suivant :

"30. Il sera nommé un officier du grade de colonel ou d'un grade supérieur dans l'armée régulière de Sa Majesté, qui pourra être chargé sous les ordres de Sa Majesté, du commandement militaire et de la discipline de la milice, et qui aura pendant la durée de son commandement, le rang de major général dans la milice et recevra un traitement au taux de $4,000 par année, et un supplément de solde au lieu d'allocations ne devant pas excéder $2,000 par année, qui pourra être fixé par le Gouverneur en conseil."

Aussi,—de retrancher l'article 31, qui se lit comme suit :

"31. Il pourra être nommé un officier d'un grade non inférieur à celui de colonel dans la milice ou dans l'armée régulière de Sa Majesté, qui pourra, sans préjudice des règlements et sous la direction du ministre, être chargé de l'inspection militaire de la milice et cet officier touchera le traitement qui sera fixé mais n'excédera pas six mille piastres par année."

Aussi, de retrancher l'article 32, qui se lit comme suit :

"32. Les fonctions et l'autorité de chacun des officiers auxquels il est respectivement fait allusion dans les deux articles qui précèdent immédiatement seront définies par le Gouverneur en conseil."

Et d'y substituer le suivant :

"32. Le Gouverneur en conseil émettra de temps à autre les ordres nécessaires concernant les devoirs à remplir par l'officier commandant la milice, par l'adjudant général, par le quartier-maître général et par les officiers de la milice en général."

Et aussi,—de retrancher l'article 36, qui se lit comme suit :

"36. Le Gouverneur général pourra établir un état-major général, un état-major de quartier général et un état-major de district, et pourra nommer un chef d'état-major général et nommer aux états-majors respectifs les officiers qu'il jugera nécessaires, et il définira leurs fonctions et leur autorité."

Et d'y substituer le suivant :

"36. Sa Majesté pourra nommer des officiers d'état-major de la milice ayant le rang qui sera de temps à autre jugé utile ou nécessaire pour la valeur du service, et ces officiers d'état-major auront le même rang et jouiront de la même autorité que les officiers correspondants dans le service de Sa Majesté, et leurs fonctions seront fixées de temps à autre" ; avec pouvoir audit comité de faire tous autres changements qui seront jugés nécessaires pour rendre l'acte conforme aux modifications ci-dessus.

Je vais maintenant expliquer en peu de mots la nature de ces amendements, et leur application à ces articles.

L'article 7, concernant la création d'un conseil de milice, est une innovation, et je demande de retrancher complètement cet article.

L'article 30 est aussi une innovation, qui diffère sous deux rapports de l'article correspondant, dans la loi actuelle. Ce nouvel article stipule qu'il sera facultatif au gouvernement de nommer ou non un officier de ce grade, et secondement que cet officier restera assujetti aux règlements et soumis à la direction du ministre. Ces deux changements sont très significatifs et j'y reviendrai dans un instant.

Dans l'article 31, il est statué sur la nomination d'un officier inspecteur. Comme ma motion, si elle est acceptée, restituera au commandant général les fonctions spécifiées dans l'ancienne loi, je propose de retrancher cela, car je crois que cet officier commandant peut parfaitement exercer ces fonctions d'inspecteur, comme il l'a fait dans le passé. Nous nous épargnerons ainsi une dépense de $6,000 par année, bien que la chose puisse ne pas être agréable à ceux qui cherchent déjà à mettre la main sur cette charge d'inspecteur.

L'article 32, que je demande de retrancher et de faire remplacer par un autre, contient aussi des changements très importants. La loi actuelle donne au Gouverneur général en conseil le droit d'édicter tels règlements qui seront jugés nécessaires pour l'exécution des devoirs du commandant général. Ce nouvel article autorise le Gouverneur en conseil à définir les devoirs et l'autorité du commandant général. D'après la loi actuelle cela est une sauvegarde ; même, ce serait là, selon moi, l'une des meilleures sauvegardes que nous pourrions avoir contre l'introduction de la politique dans les choses de la milice. La loi actuelle met le commandement et l'instruction de la milice entre les mains du commandant général. Elle autorise le Gouverneur en conseil à émettre les ordres nécessaires concernant l'exécution de ses devoirs, mais ne porte aucune atteinte à ses droits. La haute cour du parlement a seule juridiction pour cela, et le Gouverneur en conseil ne peut pas passer outre à un acte du parlement, car un acte du parlement a priorité sur un décret gouvernemental.

Il y a déjà eu beaucoup de discussion au sujet de cette loi de milice, et comme la session est fort avancée, je ne veux pas revenir sur tout cela, et je me contenterai de renvoyer au compte rendu de nos débats tous ceux qui voudraient connaître ce sujet à fond. Quand le ministre de la Milice a présenté ce bill, il nous a dit qu'il attendrait, pour le mettre à l'étude, qu'il eût consulté les autorités impériales. Eh bien ! il a consulté ces autorités, et depuis lors des changements radicaux ont été apportés dans l'organisation de notre système de milice. Ces changements sont bien plus importants que ceux au sujet desquels le ministre désirait consulter les autorités impériales, et cependant on veut nous les faire adopter après avoir admis que le War Office de la métropole n'avait pas été consulté là-dessus. Tous ce qui est de l'introduction de la politique dans les choses de la milice, c'est un principe en quelque sorte cardinal, admis par tous ceux qui ont étudié la chose, qu'il faut se garder de la politique, en ces matières comme d'un fléau. Laissez-moi ici faire remarquer que je n'ai jamais entendu parler

qu'on se soit plaint de l'introduction de la politique, sous quelque forme que ce fût, dans l'administration du département de la Milice, sous le régime conservateur. Afin de prouver ce que j'énonce ici, je vais citer des extraits de la "Military Gazette" provenant de discours prononcés, le 19 septembre 1899, à un banquet offert à sir Percy Girouard, à l'hôtel Windsor, par la milice de Montréal.

En réponse au toast au héros de la fête, sir Percy s'exprima ainsi :

Le Canada n'a rien à envier aux autres pays du monde sous le rapport de éléments militaires, mais il faut faire en sorte que la politique ne se glisse pas dans les choses de la milice. (Applaudissements.) Les hommes ont une confiance pleine et entière dans leurs officiers dans les états-majors particuliers de districts, et surtout dans leur général, qui obtiendra d'autant plus de succès qu'il aura les mains parfaitement libres.

L'honorable M. Borden répondit :

Je ne suis ministre de la Milice que depuis trois ans, et les forces de milice de ce pays existent depuis vingt-cinq ans, mais je crois qu'il n'est que juste que je reconnaisse que mes prédécesseurs n'ont jamais abusé de leur situation pour mêler la politique à l'administration de la milice. Je dis que chaque bataillon de ce Dominion a été parfaitement libre de choisir ses officiers. Personne ne pourrait dire que le lieutenant-colonel d'aucun bataillon se soit vu dicter des ordres par le gouvernement d'Ottawa. Pourrait-on vraiment prétendre qu'il y a eu à ce sujet de criants abus ? Je ne le crois pas. Bien entendu, à l'origine, c'est-à-dire quand les provinces canadiennes éprouvèrent, en 1868, la nécessité d'avoir une organisation militaire, et que sir Georges Cartier prit la chose en main, il fut nécessaire de choisir pour les fonctions du commandement des personnes qui n'appartenaient pas à l'armée régulière. C'était alors le mieux qu'on pouvait faire, et depuis lors le peuple a donné son temps et son argent pour l'honneur de servir son pays. Dans ces conditions, il ne pouvait se faire autrement que le chef du département eût son mot à dire dans le choix de ceux qui étaient appelés à commander des bataillons. Il n'y a aucun doute que c'est ce qui s'est passée, mais la chose ne s'est pas répétée depuis vingt ans, et depuis lors les promotions se sont faites automatiquement et régulièrement. On n'a jamais relevé, depuis, aucun abus de la part de l'autorité civile. Je fais cette déclaration en toute justice pour ceux qui m'ont précédé au département de la Milice, et non pas pour moi, car je n'occupe cette position de ministre de la Milice que depuis trois ans.

Je cite cela, afin de montrer le contraste entre l'administration de la milice sous le régime conservateur, et le malheureux état de choses de l'époque actuelle. Le ministre de la Milice prétend avoir substitué à l'ancien système son nouveau plan d'un conseil militaire, basé sur le conseil de l'armée britannique tout récemment inauguré en Angleterre. Mais je crois que je pourrai démontrer que cela n'est pas le cas. En toute justice pour l'honorable ministre, et afin que mes paroles prêtent moins à contestation, je vais lire un court extrait du discours du ministre prononcé devant le comité général. Voici ce qu'il a dit :

Etant donné ce qui vient d'être fait par le War Office, j'ai cru bon de conseiller de suivre ici, dans ce bill, l'exemple que nous offre le gouvernement impérial. D'après le nouveau système, il y aura un conseil de milice correspondant à ce qu'on nomme en Angleterre le Conseil de l'armée. Ce conseil se composera du ministre de la Milice, président, de quatre militaires et deux civils, membres.

Ce conseil sera donc composé de sept membres, tout comme le conseil de l'armée—quatre militaires, trois civils. Le ministre de la Milice sera le président, et le principal officier militaire sera le chef de l'état-major. Il y aura ensuite l'adjudant-général, le quartier-maître général et le directeur général de l'intendance. Les deux membres civils seraient le sous-ministre, et probablement aussi le prmier comptable du département.

Il n'y aura pas de commandant général. Il n'y en a pas aujourd'hui en Angleterre, et il n'y en aura pas ici. Il y aura un premier officier militaire connu sous le nom de chef de l'état-major. C'est là le plus haut officier militaire du pays, comme c'est aussi l'officier militaire le plus important en Angleterre, si on en excepte quelques généraux ayant le commandement en chef dans quelques districts considérables.

Je vais maintenant résumer le projet de reconstruction qu'on vient de proposer en Angleterre. Il y a d'abord le comité de la défense, puis le conseil de l'armée. Afin de vous faire voir l'importance de ces comités, je vais vous lire le rapport du conseil de l'armée avec lequel l'honorable ministre compare son propre projet. Voici ce qu'on lit dans ce rapport, page 9, article 15 de la 1ère partie :

D'une manière générale, les devoirs se répartissent comme suit :

A. Secrétaire d'Etat.

B. 1er membre militaire.—Administration militaire dans toutes ses branches. Devoirs de l'état-major, renseignements, mobilisation, plans de campagne, instruction des troupes, histoire militaire, haut enseignement, règlements en temps de guerre.

C. 2me membre militaire.—Recrutement, solde, discipline, récompense, règlements en temps de paix.

D. 3me membre militaire.—Approvisionnements, habillement, remontes, transports.

E. 4e membre militaire.—Armements et fortifications.

F. Membre civil.—Sous-secrétaire d'Etat. Affaires civiles, autres que celle de finance.

G. Membre civil.—Secrétaire des Finances. Finances, audition de comptes, comptabilité, états estimatifs.

Voilà qui doit suffire à faire ressortir l'importance et à spécifier les devoirs de ces divers membres. Je vais lire maintenant partie de l'article 5, page 14 de la 1ère partie:

Le conseil de l'armée a pour fonctions d'administrer et non de commander l'armée. Le commandement étant dévolu à des généraux échappant à l'autorité du War Office, et qui sont responsables de la bonne organisation des troupes dans leurs districts, un département

indépendant d'inspection devra être établi pour la gouverne et la protection du comité.

Vient ensuite le service d'inspection. L'inspecteur général a sous sa direction les inspecteurs des services suivants : cavalerie, artillerie de campagne, artillerie à pied, génie, infanterie à cheval. Puis vient le comité de décentralisation, qui partage l'Angleterre en cinq divisions territoriales, subdivisées en un grand nombre de districts. Chacune de ces divisions est commandée, non pas par un commandant en chef, mais par un officier général commandant en chef. L'autre département est celui des finances, puis celui du chef de l'état-major général. Vient ensuite le département affecté à la promotion et au choix des officiers. L'inspecteur général est le président, et les officiers généraux commandant en chef en font aussi partie. Chacun de ces services possède une organisation bien distincte. Il y a aussi, en outre, les trois grands services suivants : services de l'adjudant-général, du quartier-maître et du chef de l'intendance. Chacun de ces trois services se subdivise en plusieurs branches, et s'inspire des avis de divers conseils ou comités. De quoi s'occupent-ils? Il y a environ 500,000 hommes de troupes régulières, pour la plupart sur le pied de guerre, ayant une légère réserve, et qui ont un budget de $175,000,000. Et je tiens de bonnes sources qu'il existe en ce moment un comité sous la présidence du duc de Norfolk chargé d'élaborer un plan de recrutement des troupes volontaires.

Maintenant, quel est le système en vigueur au Canada? Ce système repose sur deux branches distinctes, l'une civile et l'autre militaire, chacune ayant des pouvoirs restreints, et réunis ou doubles. Les deux agissent séparément, en beaucoup de cas ; et, en beaucoup de cas, aussi, l'une est appelée à donner son approbation à ce que fait l'autre. Souvent, aussi, elles agissent indépendamment l'une de l'autre. Le général se charge de la branche militaire, et le ministre de la branche civile. Au général appartiennent le commandement, la formation, et l'instruction, la nomination, la promotion et le choix des officiers ; la préparation et le maintien des plans de défense ; les règlements et la mobilisation de la milice. Il doit aussi conseiller le ministre de la Milice sur toutes les questions militaires, et avoir la haute main sur toutes les choses de son département. D'autre part, le ministre de la Milice est le chef de la branche civile, et c'est à lui qu'appartiennent toutes les choses pouvant entraîner à des dépenses d'argent.

Sir FREDERICK BORDEN : Mon honorable ami nous expose-t-il là les conditions actuelles au Canada, telles qu'il les comprend ?

M. TISDALE : Oui.

Sir FREDERICK BORDEN : Alors, l'action du ministre est circonscrite à la branche civile ?

M. TISDALE : Oui, à une exception près. En étudiant l'acte et ses règlements, on s'aperçoit que la formation de la milice rentre dans les attributions du commandant général, et que les pouvoirs du Gouverneur en conseil sont purement affaire de réglementation. Il doit nécessairement y avoir deux pouvoirs conjoints : le civil et le militaire. Mais la nomination des officiers et les autres choses de ce genre appartiennent exclusivement au général, sujettes à l'approbation du ministre. Il lui faut l'approbation du ministre ; et si le ministre refuse, il aura à s'expliquer avec le parlement à ce sujet. L'idée fondamentale du système actuel, c'est qu'il nous faut à la tête de la milice deux hommes compétents et intègres, qui auront par-dessus tout à cœur les intérêts de la milice. Que ce principe fondamental fasse défaut, et toute législation devient vicieuse. Au ministre doit appartenir tout ce qui a trait à des dépenses d'argent. C'est lui qui a charge de toutes questions se rattachant aux fournitures de l'armée, aux armements, à l'intendance, aux travaux, aux constructions de bâtiments, etc. Le contrôle des approvisionnements lui appartient surtout en propre, le Gouverneur en conseil étant autorisé à répartir les fonctions attribuées, pour ces approvisionnements, à chacun des subordonnés du ministre. En résumé, les choses de milice appartiennent au général, et les choses civiles au ministre. A la branche militaire sont répartis le commandement, la formation, l'instruction et la préparation de la milice à la guerre. A la branche civile appartiennent les questions d'habillement, d'armement, de nourriture et de transport. Un officier général d'expérience sera chargé du soin d'exercer, de commander, d'organiser et de former les troupes, et le ministre s'occupera des questions de dépenses. Après tout, quel est l'objet qu'on veut atteindre ? N'est-ce pas de s'assurer la plus grande valeur possible, par les moyens les plus simples et les moins dispendieux ? Veuillez considérer un moment le système actuel. Nous avons tout au plus 2,000 hommes sur le pied de guerre, qu'on utilise surtout par petits détachements comme écoles d'instruction pour enseigner l'exercice un peu partout. Nous avons en outre 45,000 hommes, convoqués sous les drapeaux, chaque année, pour des manœuvres durant de 12 à 16 jours.

Sans vouloir fatiguer l'attention du comité en entrant dans les détails, je puis affirmer, sans crainte de contradiction, que le système en vogue dans ce pays depuis l'établissement de la confédération a mal fonctionné. Je n'entends pas me livrer à des récriminations ou à des censures sur la conduite des officiers qui ont reçu mission de venir coopérer ici à l'administration de la milice canadienne. Non, je n'entends nullement récriminer ; mais on en conviendra, le système en vogue ici a mal fonctionné, et c'est plutôt le système que je blâme que les individus qui ont tenté de l'appliquer au pays depuis l'inauguration du régime de la confédération.

Paroles énergiques ! Simples déclarations. J'y répondrai en disant seulement quels ont été, dans le passé, les résultats du système actuel.

Etabli en Angleterre en 1793, il y resta en vigueur, sans subir de modifications, jusqu'en 1870. Le changement qui se produisit alors eut surtout pour cause l'augmentation de l'armée et des dépenses. Dans ces derniers temps il s'est encore effectué un changement par suite du rapport concernant les remaniements à opérer. Mais jamais on n'a fait varier le principe exigeant que le soin du commandement et de la discipline de l'armée dans le sens que nous l'entendons ici, soit abandonné à un officier général qui en soit responsable.

Le système actuel est en vigueur depuis l'établissement de la confédération. Il a donc régné 37 ans, c'est-à-dire 25 ans sous le régime conservateur, 5 ans sous le régime de la vieille école libérale dirigée par Alexander Mackenzie, et 8 ans sous le régime actuel. Pendant les 30 premières années il n'est survenu de difficulté sérieuse que par rapport à un seul commandant général, et dans l'espace de 8 ans, le ministère actuel fut aux prises avec quatre commandants généraux : Gascoigne, Hutton, O'Grady-Haley et Dundonald. Cependant, il proclamait tout récemment combien la milice était efficace lorsque lord Dundonald en prit le commandement et quels progrès elle a fait depuis trois ans. Les dépenses que nous avons faites pour notre milice l'ont mise en état de soutenir avantageusement la comparaison avec celle de n'importe quel pays du monde. Le principe qui sert de base au système actuel et que je viens de mentionner par rapport à l'Angleterre est celui qui a régné sans interruption en Angleterre et au Canada depuis 111 ans. D'après les autorités en droit constitutionnel l'établissement de ce système n'a pas eu uniquement pour objet de prévenir des abus ; il devra être couronné de succès s'il est bien dirigé. Aujourd'hui l'Ecosse est placée sous le commandement d'un officier général ayant absolument les mêmes attributions que nous voulons accorder au nôtre d'après le projet dont il s'agit. Ce qui convient à l'Ecosse au point de vue militaire devrait nous convenir également.

Avant d'aller plus loin, laissez-moi vous faire remarquer un ou deux points spécifiques. Bien que le ministre nous dise qu'il n'y aura plus à l'avenir, au Canada, de commandant général, cependant il se réserve le droit d'en nommer un. D'après le système actuel, il devra y avoir un officier préposé au commandement de nos forces militaires, qui aura au moins le rang de colonel dans l'armée régulière de Sa Majesté. En discutant cette question l'autre jour, l'honorable ministre ne s'est pas fait bien comprendre. Il a dit que, d'après la loi actuelle, la milice du Canada était l'objet de distinctions injustes. Eh bien ! M. l'Orateur, il ne saurait jamais y avoir en cause autre chose que des questions d'aptitudes. Il est vrai qu'avant qu'un Canadien puisse être nommé, d'après la loi actuelle, commandant général, il lui faudrait obtenir le rang de colonel dans l'armée régulière de Sa Majesté, mais ce n'est là après tout qu'une question d'aptitudes. Personne n'a plus que moi à cœur les droits des Canadiens et de notre milice, mais je ne vois pas qu'il y ait là le moindre prétexte aux distinctions injustes dont on parle. Les Canadiens, en règle générale, ne poussent pas la présomption à l'excès—bien qu'il puisse y avoir quelques exceptions marquées—et je ne crois pas qu'on puisse trouver aucun officier canadien pouvant prétendre qu'il a tout autant d'occasions, au Canada, de s'exercer à pouvoir un jour prendre le commandement suprême, que peut en avoir un officier de l'armée anglaise. J'espère bien que mon honorable ami d'Haldimand (M. Thompson) partagera ici mon avis. Mon honorable ami est colonel d'un régiment de milice. Il est aussi l'un de nos officiers les plus justement estimés, et je suis sûr qu'il ne prétendra pas qu'il a pu avoir ici les mêmes facilités pour se préparer à devenir un jour notre commandant général, que celui qui détient un grade dans l'armée régulière anglaise et s'est élevé peu à peu par sa propre valeur. Il ne faut pas oublier, d'autre part, que les grades ne s'achètent plus dans l'armée anglaise, mais s'obtiennent par le mérite seul des titulaires. Je serais même en faveur d'exiger un plus haut grade que celui de colonel pour l'homme qui sera appelé à commander nos forces de milice.

Je crois qu'il devrait avoir le rang de brigadier général ou un grade encore supérieur. Et si le traitement n'est pas suffisant, je suis prêt à voter en faveur d'une augmentation. Quand nous avons, en toute justice, augmenté ce traitement il y a quelques années, sous l'administration de mon honorable ami, nous l'avons fait avec l'entente que nous mettrions tout en œuvre pour obtenir d'Europe un officier d'un grade supérieur à celui de colonel. Laissez-moi ajouter que la milice du Canada n'est pas en faveur de ce changement. L'homme qu'elle désire voir à sa tête est celui qui possèdera le plus d'aptitudes pour ce haut poste. Et si les hommes et officiers de notre milice ne craignaient pas d'être frappés de peines disciplinaires en exprimant carrément leur façon de penser, vous verriez que quatre-vingt-dix-neuf sur cent protesteraient contre ce bill. L'homme qu'il nous faut à la tête de nos forces militaires devra avoir fait déjà plusieurs campagnes, et c'est là une condition que nous ne pouvons surtout trouver qu'en Europe. Nos forces militaires sont suffisamment importantes pour que nous ne ménagions pas l'argent pour accorder un traitement convenable à celui qui sera appelé à les commander. Nous ne craignons aucune rivalité au Canada, et nous sommes prêts à ne nous en tenir qu'à nos mérites seuls.

Je voudrais, en peu de mots, comparer le nouveau projet ou système du ministre au

nouveau projet de l'Angleterre et en signaler certains traits importants.

Ayant déjà expliqué succinctement ces deux projets, je vais maintenant en étudier sommairement la ressemblance. Le projet anglais a rapport à une grande armée régulière de 100,000 hommes toujours sous les armes et entretenus, en temps de paix comme en temps de guerre, au prix de $175,000,000 par année, car ce qu'il faut tout d'abord et coûte que coûte, ce sont de bons soldats qui soient toujours prêts à aller au feu. Cette armée est sous la direction de sept grandes commissions dont chacune se compose de membres différents et a des devoirs particuliers à remplir. Quelques-unes de ces commissions-là sont mixtes mais beaucoup subdivisées, et elles sont permanentes. Il y a, en outre, les trois grands départements du chef d'état-major, du quartier-maître général et du chef d'artillerie, dont chacun a des devoirs plus nombreux et plus importants, et souvent des dépenses plus considérables que tout le département de la Milice du Canada. Chacun de ces départements est subdivisé, et aidé par une commission ou par plusieurs. Notre ministre de la Milice, " ce simple plébéien canadien " qu'il s'est vanté d'être, l'autre soir (bien que son nom soit précédé du mot " sir "), prétend avoir formé et établi, avec un major-général, un chef d'état-major, un quartier-maître général, un chef général d'artillerie, un sous-ministre et un comptable-général qui doivent tous être nommés par lui et placés sous son contrôle et sa direction, il prétend, dis-je, avoir formé et établi, pour la direction et le contrôle de notre milice, un système et une organisation absolument semblables au grand système et à la grande organisation établis en Angleterre et dont j'ai fait une courte description.

L'honorable ministre s'est encore trompé en disant qu'il n'y a pas de commandant en chef en Angleterre. En mettant les choses à la lettre, il peut avoir raison, car il n'y a pas d'officier en Angleterre portant le nom de commandant en chef. Mais, dans chacune des divisions dont j'ai parlé, il y a un commandant en chef. L'honorable ministre peut rire tant qu'il voudra, mais son rire ne prouvera rien, et je regrette que mon honorable ami prenne ici tout cela comme une plaisanterie. Je parle pour la minorité de cette Chambre. Je n'ai pas à mon service une majorité pour appuyer, à tort ou à raison, mes paroles. C'est le devoir seul qui m'anime ici. C'est au nom de ce devoir que j'invoque l'attention des membres de cette Chambre. Sait-on, en vérité, qu'il s'agit ici pour nous d'une question de vie ou de mort ? Chacun de ces chefs de divisions en Angleterre est pour ainsi dire l'égal d'un commandant en chef. Le principe est le même. Je désire aussi faire remarquer à l'honorable ministre que chacun de ces commandants est investi de tous les pouvoirs au sens militaire que je prétends devoir appartenir au commandant général, que celui-ci soit un officier de milice ou de l'armée régulière. Et je vais en donner des preuves dans un instant. Je sais que l'honorable ministre n'a pas étudié ce sujet assez à fond pour bien le comprendre dans tous ses détails. S'il en était autrement il faudrait forcément en conclure qu'il cherche à nous induire en erreur. Voici ces preuves. Je les prend dans le rapport dont j'ai déjà parlé et sur lequel mon honorable ami a édifié tout son projet :

Page 6, article 10—

Nous prétendons que l'instruction et la préparation des armées de Sa Majesté, pour les mettre sur le pied de guerre, devraient constituer le premier, et, autant que possible, le devoir exclusif des officiers généraux commandant en chef.

Page 12, article 27, 2me partie—

Ainsi qu'il est exposé dans le paragraphe 10, les premiers devoirs des généraux commandant en chef——

Il s'agit de " généraux " et non pas d'un " général."

—seront l'instruction et la préparation des forces régulières et auxiliaires pour les mettre sur le pied de guerre. La formation de tous les officiers, y compris le droit de convoquer les conseils de guerre et de confirmer leurs sentes. Ils auront aussi à voir aux promotions, aux mutations et à la mise à la retraite des officiers réguliers, à venir jusqu'au rang de major des unités apartenant à leurs districts respectifs.

Page 15, article 18, 1er partie—

Il sera créé un conseil composé des officiers généraux comamndant en chef, qui aura pour attibution de proposer au secrétaire d'Etat la promotion et la nomination des officiers audessus du grade de capitaine, à l'exception des officiers de l'état-major général qui devront, comme en Allemagne, dépandre d'une administration centrale.

Cela est l'objet d'autres règlements. En outre, et pour faire ressortir davantage ce que je viens de dire au sujet de cette rétention de pouvoirs en Angleterre, j'ajouterai que depuis la création du commandant en chef, en 1793, on n'a jamais diminué les attributions du commandant en chef audessous de celles du commandant général de notre milice. Si vous examinez ce qui s'est passé en 1870, et que vous cherchiez à en scruter les raisons, vous constaterez qu'il s'agissait alors de faire face à des conditions particulières, résultant du chiffre considérable de l'armée et des grandes dépenses encourues pour son maintien, mais on n'avait en rien affaibli, ainsi que l'honorable ministre voudrait nous faire croire, les attributions de l'autorité militaire. Bien que l'honorable ministre puisse établir qu'on voulait mettre le secrétaire d'Etat au-dessus du général, je le défie bien de pouvoir nous démontrer que les règlements avaient le caractère dont il nous a parlé. En réalité, les règlements, comme tous ceux se rapportant à ce conseil de l'armée, étaient tels que, convenablement répartis et sans immixtion d'une branche du service dans une autre, le tout se trouvait

être entièrement soumis au commandement de la branche militaire, absolument comme avec notre système.

Laissez-moi, maintenant, vous signaler une dissemblance très marquée entre le projet de l'honorable ministre et celui qui a été adopté en Angleterre. Voyons ce qui constitue le principe même de ce grand projet, c'est-à-dire le comité de la défense. Ce comité ne prétend pas avoir le droit de choisir aucun de ses membres permanents, à l'exception du secrétaire. Voici ce qu'on lit :

9. Le comité permanent de la défense se composera comme suit :

I. Un secrétaire permanent, qui sera nommé pour cinq ans, et pourra continuer à rester en charge au bout de ce temps-là.

II. Deux officiers de marine choisis par l'amirauté, deux officiers militaires choisis par le War Office, et deux officiers des troupes des Indes choisis par le vice-roi, et, en outre, si c'est possible, un ou deux représentants des colonies. Ces officiers ne devront pas être d'un grade très élevé, et la durée de leurs fonctions devra être limitée à deux ans.

On voit ici la sagesse qui a présidé à ces règlements. On n'éprouve aucun désir, en Angleterre, d'accorder des pouvoirs illimités à des particuliers. C'est un des plus beaux titres de gloire du gouvernement anglais, et en même temps une grande sauvegarde nationale, qu'un semblable esprit public puisse exister. Notre ministre, au contraire, " cet humble plébéin du Canada ", non seulement propose de nommer tous les membres de son conseil militaires mais de soumettre tous ceux-ci à son autorité y compris même le commandant général ou autres commandants. Bien plus, il limite leurs pouvoirs à ceux de simples conseillers; et il va encore jusqu'à craindre qu'ils ne deviennent trop familiers, car ils devront se borner à le conseiller au sujet de matières sur lesquelles il pourra demander leur avis. L'article se lit comme suit :

Le Gouverneur en conseil pourra nommer un conseil militaire, chargé de conseiller les ministres au sujet de toutes matières concernant la milice——

La chose pourrait à la rigueur se comprendre, si on n'allait pas plus loin, mais on ajoute :

—qui peuvent être soumises au conseil par le ministre de la Milice.

Bien que j'aie démontré que le ministre se soit déclaré, dans son discours, absolument en faveur du projet d'un conseil de milice, le chef de l'état-major agissant en qualité de principal conseiller ; il a eu si peu de confiance dans ce projet qu'il a soumis concurremment un second projet comportant la nomination d'un commandant en chef de la milice. Il a eu si peu de confiance en ce projet, qu'il en a soumis un autre, avec l'officier général commandant agissant en qualité de commandant de la milice, et cela avant qu'il eut même fait l'essai du premier projet. Nous lui avons même entendu dire, l'autre jour, qu'il n'y aurait plus de commandant en chef. Il tient tellement, cependant, à ce que les officiers faisant partie de ce conseil soient nommés par lui et lui restent absolument soumis, qu'il a introduit dans son bill une alternative équivalant, comme je l'ai dit, à une expression de défiance en ce bill, déclarant sans ambages que son projet ne diffère en rien de celui qui a été adopté en Angleterre, et prenant en même temps, malgré cela, toutes les dispositions nécessaires pour la nomination d'un officier commandant. Imaginez un ministre abolissant un système qui a fonctionné aussi bien que notre système actuel, et introduisant à la place des règlements au sujet desquels il connaît si peu de chose qu'il a bien soin de présenter concurremment avec son bill un second projet pour le cas ou l'autre ne donnerait pas satisfaction. Si le sujet n'était pas si sérieux, tout cela serait absolument burlesque.

S'imagine-t-il que la population canadienne tolèrera de pareils essais de législation ?

Uniquement envisagée au point de vue financier, la situation est déjà grave. Que voyons-nous ? Plusieurs journaux ont fait des commentaires sur l'importance du budget de la milice qui se chiffre, d'après eux, par $2,000,000 annuellement. Ils se trompent, cette somme est presque doublée. L'autre jour, le représentant de Haldimand (M. A. T. Thompson) complimentait le ministre de la Milice d'avoir dépensé $10,000,000 depuis trois ans et il raillait des conservateurs qui avaient dépensé si peu lorsqu'ils étaient au pouvoir. De plus que disait l'an dernier le ministre de la Milice en nous demandant les $3,750,000 que nous lui avons accordés de bon cœur? Lorsqu'il nous expliqua dans ses grandes lignes le beau plan de défense préparé par l'ancien commandant —nous l'avons appris depuis—il déclara qu'il ne prévoyait pas qu'il lui fût possible de demander moins pendant cinq années consécutives. Comme je le pressais de questions il finit par avouer qu'il n'était pas certain de jamais pouvoir diminuer le chiffre de son budget. Cette année, il demande $4,105,447.10 et le bruit court que le gouvernement déposera un autre budget supplémentaire de $3,000,000.

Je suis d'accord avec lui que c'est un projet grandiose si sa réalisation définitive est confiée à des mains habiles et que le ministre de la Milice encourra une grave responsabilité en cas d'insuccès. Mon honorable ami le sait, jamais nous n'avons eu au Canada un commandant général de taille à rivaliser avec le dernier. Personne n'a cherché comme celui-ci à connaître tous nos moyens de protection et à élaborer un aussi bon plan de défense. Nous savons qu'il était capable ; nous savons qu'il était droit ; et, si j'en avais le loisir, je ferais allusion à son rapport. Il a permis au ministre de le jeter aux oubliettes du ministère ; il lui a permis de le rogner et de le tronquer et, après l'avoir retouché à sa demande, il le lui renvoya, et le ministre de la Milice,

hors de sa connaissance et sans son consentement, en supprima des paragraphes entiers et des pages complètes avant de le publier. N'avait-il pas affaire à un homme endurant ?

Une chose est certaine. Soit que le ministre de la Milice ait adhéré à son plan propre, soit qu'il ait adopté celui du commandant général, il a eu soin de déclarer qu'il serait le maître de la situation, pour employer l'expression dont il s'est servi l'année dernière, dans cette enceinte. Le bill décrète que le chef de l'état-major général est sous la direction du ministre, sans faire aucune restriction. A quoi bon avoir un homme habile à la tête du ministère de la Milice ? Mon honorable ami sait qu'il est inutile d'avoir un ministre de la Milice, ayant un grade et des connaissances militaires. Les derniers événements m'ont convaincu que son meilleur titre est de ne rien connaître des choses de la milice. Ayez un homme habile, accordez-lui une latitude légitime et un budget modéré pour réaliser ses projets et il y aura moins de tracas. Eloignez les politiciens et la paix sera rétablie.

Mon honorable ami a cru qu'il n'avait pas assez d'autorité sur l'ancien commandant et il a pris soin de se constituer le chef de l'état-major général au sein de ce conseil. Son projet, dit-il, ressemble au splendide projet réalisé en Angleterre. Certes, les initiateurs de ce dernier devront tressaillir d'orgueil en voyant leur progéniture ! Il n'est pas surprenant que le ministre n'ait pas osé soumettre son projet à leur approbation avant de le communiquer au parlement. L'autocrate du conseil de la milice, le supérieur du chef de l'état-major et du commandant général, s'il cherche à accaparer ces deux attributions—tout est possible au ministre muni de ces pouvoirs. Acceptez notre gigantesque projet, dit-il, qui a donné de si bons résultats en Angleterre et ici pendant 111 ans et qui, d'après moi, est encore en vigueur en Angleterre où il a eu de merveilleux effets depuis qu'une main ferme a obligé le Roi à accorder de l'avancement aux plus méritants et à mettre fin à l'influence illicite des politiciens sur les affaires militaires, afin que l'armée angaise pût devenir ce qu'elle est aujourd'hui et depuis des siècles. Ils l'ont demandé au commencement.

D'ailleurs, il serait notre autorité dans les questions militaires, malgré que nous en ayons. Je cherche à me figurer la troupe évoluant sous les ordres du commandant général placé sous la direction du ministre de la Milice. Le réjouissant spectacle ! Le beau modèle de stratégie ! Qu'il mette la main sur un rapport du commandant général sans la permission de ce dernier. Après l'avoir modifié à cœur joie il le supprimera probablement pour toujours ou le mettra dans ses tiroirs jusqu'à ce qu'il juge à propos de l'en sortir. Je le déclare, c'est une indignité que de conférer de pareils pouvoirs à un homme dépourvu d'aptitudes militaires, de soumettre au ministre le commandant général ou tout chef de l'état-major chargé d'organiser et d'instruire notre milice et ayant conscience de sa dignité. Il ne possède pas les qualités demandées à un simple lieutenant. Je parle uniquement de ses aptitudes militaires. Je ne crains pas d'affirmer, qu'il est incapable de subir les examens nécessaires pour obtenir ce grade ; pourtant le ministre de la Milice sera l'arbitre dans les affaires militaires. Figurez-vous le ministre employant dans cette enceinte ce langage violent à l'adresse de l'ancien commandant général :

> Nul ne s'était exprimé jusqu'ici, je crois, avec une pareille présomption et un tel pédantisme.

Sir FREDERICK BORDEN : Ecoutez ! écoutez !

M. TISDALE : Je déclare au ministre que je n'ai jamais vu de présomption et de confiance en soi aussi phénoménales que celles qu'il affiche lui-même.

Quelle ne sera pas la joie de ceux qui la suivent. Il est le maître, le dictateur ! Pourtant, je leur conseille la prudence, il peut devenir le tyran. Souvent les dictateurs se transforment en tyrans. J'en connais un qui sera content. C'est le ministre de l'Agriculture qui est ici présent, je l'espère. Le ministre de la Milice trouvera assurément le moyen de le caser parmi l'état-major général, le personnel du quartier général, ou des districts, ou ailleurs. Certes, il mérite des égards pour son attitude belliqueuse lors du débat soulevé par l'incident Dundonald. Celui qui appartient à l'état-major a le droit de porter le bicorne et le plumet. Il faut de toute nécessité lui octroyer une commission dans la milice. Qu'on lui donne un grand chapeau pour convenir à sa tête, de longues plumes, une petite selle et de gros éperons.

Les journaux canadiens ont prêté une attention particulière au ministre de l'Agriculture. Je possède une collection volumineuse d'articles qu'il lui ont consacrés ; mais je ne citerai qu'un petit entrefilet paru pendant le débat sur l'incident Dundonald.

> Cela valait la peine de faire un voyage à Ottawa pour entendre le petit Syd. dire : " it is Me ". Sans parler de la faute de grammaire, la Chambre éclata de rire en entendant l'impudent petit bon homme.

Il a témoigné d'un sentiment qui l'honore, à mes yeux ; il s'est montré reconnaissant d'avoir eu ses coudées franches dans l'organisation du 13e régiment des dragons légers écossais. J'ai entendu dire qu'il se rendait assez compte de la situation dans laquelle se trouve aujourd'hui le ministre de la Milice pour comprendre que celui-ci aura probablement beaucoup de difficultés à obtenir un chef d'état-major ou un commandant général, à cause des pouvoirs qu'il exerce maintenant. On dit qu'il a publié une petite annonce dans les journaux. Celle-ci a paru

dans les journaux, j'en suis certain, mais je ne voudrais pas affirmer que c'est à sa demande. Toutefois, elle est de saison et je la lirai :

On DEMANDE un commandant général bien dompté. On devra garantir que les enfants et les fous pourront jouer avec lui sans danger. Dressé à reconnaître ses " supérieurs " à l'étiquette constitutionelle, et à se soumettre aux ordonnances. Ne devra pas se laisser cajoler par les torys. S'adresser au ministère de la Milice à Ottawa—ou, mieux, au ministère de l'Agriculture. On ne répondra pas aux communications par téléphone.

Ceci est une peinture fidèle de la situation et je lui souhaite de trouver un officier répondant à ce signalement.

En terminant, je désire relever l'étrange conduite du ministre qui n'a pas pris l'avis du ministère de la Guerre ou des autorités de la Grande-Bretagne au sujet du présent projet de loi. Ceux qui m'entendent n'ont pas oublié que l'année dernière, au congrès colonial de Londres, les autorités métropolitaines se sont vivement préoccupées de la préparation d'un plan de défense précis embrassant la protection des colonies. On se souvient que le gouvernement, tout en refusant de fournir une contribution directe, s'engagea, l'an dernier, à mettre le Canada sur un bon pied de défense, ce que j'approuve hautement et ce que la population doit également approuver. Le bill présenté par mon honorable ami ne renfermait que des retouches de peu d'importance. Par exemple, il changeait les qualités requises du commandant général et mettait les officiers de la milice canadienne sur le même pied que ceux de l'armée impériale occupant le même rang, ce qui était une excellente disposition. Cette année, au commencement de la session, il a présenté, puis retiré, un projet de loi ne différant guère de l'autre et il l'a ramené sur le tapis après lui avoir fait subir les modifications radicales que j'ai signalées. Le nouveau bill diffère entièrement des lois sur la milice en vigueur au Canada depuis la Confédération. Il implique un changement radical et de plus une scission complète à tous les égards entre notre plan de défense et celui de l'armée impériale ou des autorités anglaises. Je suis étonné qu'il n'ait pas jugé à propos de se consulter avec le gouvernement impérial avant d'introduire une pareille innovation. Qu'est-ce à dire ? Nous rend-il justice ? La chose est grave.

Si, comme le prétend le député de Labelle (M. Bourassa), la milice canadienne n'a plus d'autre but que de prêter main-forte à l'autorité civile pour le maintien du bon ordre, nous dépensons, j'en conviens, trop d'argent pour son entretien. D'un autre côté, si nous voulons avoir des troupes nationales, nous devrons avoir beaucoup d'égards pour le beau plan de défense de l'ancien commandant général qui nous procurerait 45,000 soldats bien instruits et nous permettrait de porter l'effectif à 100,000 hommes et d'avoir des officiers et des sous-officiers en mesure d'encadrer une seconde armée de 100,000 soldats, portant l'effectif total à 200,000 combattants.

Lorsqu'il s'agit de la défense du pays, il ne suffit pas de tenir compte de la milice canadienne, il faut aussi songer à l'armée et à la marine anglaises. C'est une injustice pour l'armée impériale et un danger pour nous que de ne pas mettre les troupes du Canada en situation de prêter un concours efficace à l'Angleterre. Je crois à la doctrine de la responsabilité ministérielle, mais le bon sens a également ses droits. Nous sommes sous la protection de l'armée et de la marine de la Grande-Bretagne et le gouvernement, à mon avis, a manqué à son devoir envers les autorités impériales, après ce qu'elles ont fait pour nous, en ne jugeant pas à propos de les consulter, lorsqu'il se proposait de modifier entièrement notre système de défense. C'est une erreur préjudiciable aux meilleurs intérêts du Canada.

J'ai démontré d'une manière irréfutable que le nouveau projet du ministre de la Milice ne ressemble en rien à l'organisation de l'armée anglaise ni quant à la forme ni quant au fond. En vertu de son projet nouveau, le ministre de la Milice sera un autocrate, non seulement au ministère mais à la tête de la milice du Canada. Tout lui sera permis, si ce n'est de mettre la milice en service actif. Il est incontestable qu'on ne pouvait mieux favoriser le jeu des influences politiques dans la milice. Tout le ministère est sous la dépendance d'un seul, sans en excepter le commandant militaire qui devrait avoir la prépondérance, si l'on désire assurer le succès de notre organisation militaire. Revêtir de ces pouvoirs le ministre de la Milice, c'est rendre inévitable l'ingérence de la politique dans les affaires militaires. Le projet du ministre est une innovation, un essai et un danger. Je m'oppose à ce qu'on revête un homme ou un parti politique de semblables pouvoirs. Nul parti politique ne doit recevoir ni demander une telle autorité sur la milice du Canada. Je proteste contre ces prérogatives arbtraires, illégitimes, subversives et fatales à la milice. Je proteste contre ce projet qui accuse un désir répréhensible de rompre les liens de fraternité qui nous unissent à l'armée impériale.

Pour ces motifs, j'ai l'honneur de proposer la motion dont j'ai donné avis.

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice) : Vu l'époque avancée de la session, et attendu que j'ai discuté en plusieurs circonstances les mêmes sujets dont l'honorable député (M. Tisdale) a entretenu la Chambre, je tâcherai de commenter l'amendement avec une grande concision. J'espère que l'honorable député n'interprétera pas ce laconisme comme un manque de déférence à son égard ou comme une preuve que je n'ai pas foi en sa sincérité. D'ordinaire, il a l'humeur chagrine ; nous sommes habitué à ses jérémiades, mais aujourd'hui, il s'est métamorphosé. Il est facétieux ; il lance des saillies—mon voisin croit qu'il fau-

drait nous avertir que ce sont des bons mots: quoi qu'il en soit, il débite des traits d'esprit qui sentent l'effort et les veilles, veilles qu'il aurait pu mieux employer, à l'estime de la Chambre.

Mon honorable ami repousse mes propositions. Il se plaint d'abord que rien ne prouve que je les aie communiquées aux autorités impériales et il déclare qu'il y a eu mauvaise foi. Un certain bill, dit-il, a été présenté l'an dernier et présenté de nouveau cette année après que le ministre en eut conféré avec le gouvernement anglais, mais il fut modifié plus tard sans qu'on eut pris l'avis du ministère de la guerre. Or, qu'est-il arrivé? Après la présentation du bill cette année, ou vers ce moment-là, la commission Esher, chargée par le premier ministre d'Angleterre de faire un rapport sur le fonctionnement du War Office, fit connaître ses conclusions et, vers le mois de mars dernier, le War Office les étudia et le gouvernement impérial les adopta. Ai-je eu l'occasion d'incorporer les modifications suggérées dans mon premier projet de loi ? Non. A la première occasion, aussitôt après que le bill eut été voté en première délibération, je donnai avis de ces modifications et à trois reprises différentes, le projet de loi et ses retouches ont été mis à l'étude.

Je n'ai pas soumis ces amendements aux autorités impériales, en vérité. Je ne l'ai pas fait officiellement, sachant parfaitement qu'elles seraient ravies d'apprendre que nous adoptions la nouvelle ligne de conduite qu'elles s'étaient tracée. Nous avons l'habitude, dans tout ce qui concerne le fonctionnement de la milice canadienne, de suivre l'orientation indiquée par le War Office. Pourquoi donc ? Parce que si une grande guerre éclatait dans laquelle le Canada serait engagé ou intéressé, nous agirions de concert avec les autorités du War Office. Aussi, pour plus de commodités, nous avons pris, et nous continuerons à prendre pour règle d'adopter de temps à autre les mesures approuvées par le War Office.

Je puis dire que j'ai entretenu une correspondance intime avec le sous-secrétaire d'Etat au ministère de la Guerre, sir Edward Ward, et j'ose déclarer—étant certain qu'il n'y trouvera pas à redire—qu'il approuve cordialement nos propositions. Voilà ma réponse à l'accusation d'avoir manqué de déférence aux autorités impériales. Rien ne pouvait leur être plus agréable que la ligne de conduite que nous avons suivie. Rien ne prouvait mieux notre sincère désir de demeurer en communion d'idées avec le War Office.

L'honorable député a proposé un amendement qui signifie, de son propre aveu, qu'il faudrait maintenir le présent état de choses, ne pas faire de modifications et ne pas adopter les innovations introduites par le War Office. Je n'entreprendrai pas de réfuter ce qu'il a dit des immenses avantages du système actuel.

L'honorable député a déclaré qu'au Canada de nos jours le ministère de la Milice a deux têtes dirigeantes. Cette affirmation prouve qu'il ne se rend pas compte de la situation. Il n'y a pas, il ne saurait y avoir deux têtes dirigeantes au ministère de la Milice. Quel que soit le système qu'on adopte, il ne peut y avoir qu'un chef au ministère dans un pays jouissant du gouvernement responsable. Celui que la population désigne pour remplir les fonctions de ministre de la Milice doit être le chef unique de ce ministère.

Mon honorable ami a blâmé l'emploi de certains mots dans le projet de loi dont la Chambre est saisie. Il semble à propos et nécessaire que nos lois fassent une peinture fidèle de la situation ; aussi, le bill contient-il les mots : " sous la direction du ministre de la Milice ". L'honorable député a fait allusion à l'état de choses qui règne en Angleterre. Il nous a parlé de la loi de 1870 et il s'est efforcé de prouver que là-bas le pouvoir est partagé. Je lui citerai un extrait d'un décret de l'Exécutif reproduit dans la loi de 1879 concernant le War Office :

Vu qu'il est opportun de définir les attributions du feld maréchal commandant les troupes en vertu de la lettre de service émanée conformément aux instructions de Sa Majesté par le secrétaire d'Etat du ministère de la Guerre, le 15 juillet 1856, j'ai l'honneur d'ordonner que, sujet à l'approbation du secrétaire d'Etat du ministère de la Guerre et à sa responsabilité dans l'exercice de l'autorité et des prérogatives royales relativement à l'armée, ledit officier devra——

—accomplir certaines choses.

Ce langage est clair : " sujet à l'approbation du secrétaire d'Etat du ministère de la Guerre et à sa responsabilité dans l'exercice de l'autorité et des prérogatives royales relativement à l'armée." Hélas ! M. l'Orateur, il semble nécessaire de dire et de répéter, chaque semaine et tous les jours de la semaine, à l'honorable député, et à quelques-uns de ses amis une vérité connue de tous ceux qui sont au courant de la doctrine du gouvernement responsable, à savoir que les ministres sont comptables au parlement et au public et que tous ceux qui relèvent d'un ministère sont subordonnés au ministre.

M. R. L. BORDEN : Entendons-nous bien sur ce que le ministre veut dire. Je crois qu'actuellement dans la Grande-Bretagne—pour le choix des officiers, par exemple—le secrétaire d'Etat, en sa qualité de membre du conseil de l'armée, ne prend une décision que sur l'avis conforme de l'un des militaires faisant partie du conseil. C'est vrai, n'est-ce pas ?

Sir FREDERICK BORDEN : Non. Si mon honorable ami lit le rapport du War Office——

M. R. L. BORDEN : Je lirai le rapport et nous verrons s'il donne raison au ministre. Je trouve à la page 11 :

Le choix des subalternes militaires dans chaque service sera fait par le secrétaire d'Etat

uniquement sur la proposition du membre responsable du conseil.

Sir FREDERICK BORDEN : La proposition est transmise au secrétaire d'Etat qui fait la nomination. Par conséquent, le secrétaire d'Etat a la haute main et il est seul responsable, comme je l'ai dit.

M. R. L. BORDEN : J'ai dit qu'il ne prenait une décision que sur l'avis favorable de l'officier militaire. Le ministre m'a paru être d'un avis différent. Quelle différence y a-t-il entre cette pratique et le système que nous avons suivi au Canada ?

Sir FREDERICK BORDEN : Permettez-moi une question. Est-ce que cela contredit mon affirmation que le ministre a la haute direction du département?

M. R. L. BORDEN : Naturellement, il a la haute main, mais il prend l'avis d'un homme du métier dans les questions où cet avis est essentiel.

Sir FREDERICK BORDEN : C'est possible; mais j'ai prétendu que le ministre est responsable et exerce l'autorité. L'exercice de l'autorité est inséparable de la responsabilité.

L'honorable député s'est écarté du champ de la discussion. Il a parlé d'ingérence politique et je ne le suivrai pas sur ce terrain. Je me contenterai de dire que, si ses amis et lui voulaient se montrer aussi justes que je l'ai été dans le discours que j'ai prononcé à Montréal et qu'il a cité, bien des accusations mensongères qui ont été lancées contre mon administration n'auraient jamais été proférées. Je me suis toujours efforcé d'être juste et je conseille à mes amis de la gauche de m'imiter sous ce rapport. Au besoin, je pourrais citer plusieurs injustices commises autrefois par mes prédécesseurs. Mais je ne crois pas qu'il soit de l'intérêt public de dévoiler les errements passés. Mieux vaut travailler de concert à améliorer la situation. J'ai ici une liste dont je pourrais faire usage afin de me disculper de l'accusation d'avoir fait preuve de favoritisme dans le choix des officiers de la troupe permanente, de l'état-major du quartier général ou de la milice. Je me bornerai à une simple déclaration. Je mets tout le monde au défi de citer un seul cas où j'aurais abusé de ma position pour nuire à un officier et favoriser indûment un autre en faisant une nomination politique contrairement aux règlements et ordonnances de la milice.

M. R. L. BORDEN : Le ministre aura-t-il l'obligeance de me dire comment il interprète le nouveau système anglais en ce qui a trait aux nominations et promotions de sofficiers des troupes auxiliaires.

Sir FREDERICK BORDEN : J'ai lu le rapport très attentivement, mais je ne suis pas prêt à dire quel système adoptera le conseil militaire qui sera créé.

Je m'occupe de la réorganisation du ministère et je laisserai à ces hommes expérimentés le soin de guider le ministre anglais quel qu'il soit dans la rédaction et la promulgation des règlements militaires.

Je reviens un peu sur mes pas afin d'expliquer pourquoi nous avons innové. Nous avons renoncé au système suivi jusqu'à ce jour parce que je me suis convaincu qu'il était impraticable. L'Angleterre a reconnu que ce système était défectueux et mon expérience personnelle, ainsi que celle de mes prédécesseurs, a amplement démontré qu'il était impraticable au Canada. On admet aujourd'hui en Angleterre comme ici que les fonctions du commandant en chef sont incompatibles avec le principe qui sert de base aux institutions militaires des deux pays, c'est-à-dire le principe de la responsabilité ministérielle. Le gouvernement impérial, après un infructueux essai de près de cinquante ans, a reconnu qu'un pareil système était impraticable.

Je me permettrai de vous lire à ce sujet les conclusions de la commission Esher.

M. R. L. BORDEN : Mais c'est au point de vue de la décentralisation que l'on s'est placé pour condamner ce système.

Sir FREDERICK BORDEN : (lisant) :

La commission Hartington et les membres de la commission de la guerre qui ont signé le rapport de la minorité ont reconnu que les hautes fonctions de commandant en chef, telles que déterminées jusqu'ici, étaient incompatibles avec le principe de l'administration de l'armée par le secrétaire d'Etat de la Guerre et par un bureau consultatif ou conseil. Les tentatives faites pour combiner les fonctions administratives et exécutives de l'armée ont produit une confusion regrettable, une mauvaise distribution du travail, un double contrôle, une division des responsabilités contraire à l'intérêt du pays et, en fin de compte, les résultats que nous a révélés le compte rendu de l'enquête faite par la commission royale sur la guerre de l'Afrique australe.

M. R. L. BORDEN : Le ministre ne voit-il pas que la commission a condamné ce système parce que le fonctionnement en était trop coûteux. C'est pour cette raison que l'on a recommandé la division des fonctions du commandant en chef, dans l'espérance qu'un changement serait avantageux pour l'armée et le pays.

Afin d'exercer un contrôle efficace, le commandant doit être constamment en contact avec les troupes placées sous son commandement. En outre, avec la grande étendue des possessions britanniques, un commandant en chef ne peut remplir cette condition nécessaire.

Sir FREDERICK BORDEN : Voici la citation que je cherchais. Elle se trouve à la page 8 du rapport :

8. Les rapports qui existent entre l'état-major du ministre de la Guerre et le secrétaire d'Etat de la guerre ne permettent pas à ce dernier de remplir ses devoirs avec toute l'efficacité possible. La réunion d'un grand nom-

bre de fonctions diverses dans la personne du commandant en chef est cause que des travaux de la plus haute importance sont négligés. Ainsi que l'a fait observer la commission Hartington, le ministère de la Guerre n'a pas un nombre suffisant de théoriciens militaires et les services chargés de préparer les plans de campagnes et de recueillir des renseignements sont faibles, et ne sont pas suffisamment en contact avec le secrétaire d'tEat. En outre, les devoirs et les responsabilités des chefs de l'organisation militaire sont mal définis, et les rapports de ces chefs entre eux et le secrétaire d'Etat laissent à désirer et ne sont pas tels que l'exige une bonne administration. La division du travail est défectueux. Il n'existe aucune distinction entre les travaux qui demandent de hautes études et ceux qui sont purement routiniers, et les chefs de l'organisation militaire s'occupent de détails dont la surveillance devrait être abandonnée à leurs subalternes et n'ont pas le temps d'étudier les questions importantes qui exigent de l'initiative et du coup d'œil. Notre organisation militaire a bien d'autres défauts, mais ceux que nous venons d'énumérer expliquent amplement les vices dont souffre notre organisation militaire et la faiblesse de notre armée. Aucun projet de réforme n'est digne de l'attention du gouvernement de Sa Majesté, à moins qu'il ne prescrive des mesures sérieuses et efficaces pour mettre fin a un pareil état de choses.

9. La commission Hartington a déclaré que " la complète responsabilité du secrétaire d'Etat de la Guerre envers la parlement et le pays au sujet du maintien de la discipline et de l'administration de l'armée devait être maintenant établi " Elle a déclaré en outre que, dans la pratique " la responsabilité du secrétaire d'Etat paraît être encore moins réelle, sous certains rapports, que celle du ministre de la Marine. Après avoir pris connaissance de l'enquête faite par la commission de la guerre, il est évident que la responsabilité est mal placée, car elle ne devrait reposer que sur une seule tête. Cet état de choses est très préjudiciable au personnel militaire du secrétaire d'Etat et affaiblit l'autorité dont ce dernier devrait jouir dans le cabinet.

Au cours des observations qu'il a faites en présentant le budget de la guerre, M. Arnold-Forster a fait la déclaration suivante :

Il est absolument nécessaire de changer l'organisation, la composition et la distribution de l'armée.

La dernière campagne et la commission chargée de faire une enquête sur la guerre du Sud-Africain ont abondamment démontré que l'armée telle que constituée ne répondait pas aux besoins du pays et qu'elle était impropre à la guerre.

Tous les services de l'armée sont établis d'après un système qui accroît les difficultés inhérentes à un enrôlement purement volontaire et, tant dans nos forces régulières qu'auxiliaires, il existe une source intarissable de conflits d'autorité qui stérilisent toute action et tout travail d'ensemble et, dans certains cas, produisent des malentendus et un mécontentement regrettables.

M. Arnold-Forster continue comme suit :

Mon devoir est d'apporter un remède au mal qui existe ; pas un simple palliatif, mais un remède complet, destiné non seulement à corriger les défauts de notre organisation mais aussi à supprimer les dépenses inutiles.

Pouvons-nous trouver un remède efficace ? Je réponds : Oui. Il est possible de trouver ce remède si les deux partis sont disposés à envisager cette question au seul point de vue des intérêts du pays, si les cabinets qui tiendront successivement les rênes du pouvoir peuvent s'accorder sur les réformes à opérer et si elles en poursuivent l'exécution dans un ordre progressif et constant. Il n'y a pas d'autre moyen de reformer notre organisation militaire et de diminuer les dépenses de l'armée.

Je reviens maintenant au sujet que je traitais lorsque l'honorable chef de l'opposition m'a interrompu. Pour ceux qui ont suivi les événements depuis la Confédération jusqu'à aujourd'hui. il est évident que le système que mon honorable ami a préconisé avec tant de chaleur est impraticable dans le pays. Les uns après les autres, nos commandants en ont fait l'essai et ont échoué ; c'est moins la faute des commandants que du système, qui est défectueux.

Permettez-moi d'appeler l'attention sur quelques-uns des avantages qui résulteraient, à mon avis, du système que nous inaugurons. L'honorable député dit que mes propositions diffèrent du plan de réformes recommandé par le ministre de la guerre. Je n'ai jamais prétendu le contraire, et il pourra s'en convaincre en lisant la déclaration que j'ai faite et dont il nous a cité des extraits. Mais j'ai dit que l'idée de nommer un conseil était bonne et qu'il serait de l'avantage du département de la Milice de la mettre en pratique dans les conditions nouvelles qui nous sont faites. Je vais jusque-là, et je n'ai pas l'intention d'aller plus loin. C'est un essai que je propose. L'honorable député a dit que c'était une expérience que je voulais tenter. En parlant ainsi, il n'est pas très loin de la vérité. Mais je lui ferai observer que si le système est nouveau ici, il ne l'est pas en Angleterre, car il est en vigueur depuis un siècle dans le département de l'Amirauté anglaise.

Il est quelquefois permis de faire des expériences ; et d'après ce que j'ai lu, d'après ce que je sais personnellement, et d'après ce que je connais de l'histoire de mes prédécesseurs, je suis convaincu que le gouvernement est parfaitement justifiable d'éprouver le nouveau système. Il est vrai que nous avons appelé ce conseil un bureau consultatif, et j'avoue que nous l'avons institué afin qu'il donne des avis au ministre.

L'honorable député dit que je ne odnne à ce conseil que des attributions restreintes. Il est vrai que celui-ci ne pourra se prononcer que sur les questions que le ministre lui soumettra, mais il est vrai aussi que l'Exécutif aura le droit, aux termes du présent acte, de promulguer des règlements auxquels devra se soumettre ce conseil ainsi que les membres de ce conseil.

Pour démontrer les avantages de ce système, je n'ai qu'à indiquer les inconvénients du système actuel. L'un des pricipaux in-

convénients de ce dernier, c'est que chaque nouveau commandant qui nous arrive croit de son devoir de condamner tout ce que son prédécesseur a fait et de se tracer un nouveau programme, de sorte qu'il n'y a dans notre organisation aucun esprit de suite ni aucun enchaînement.

En adoptant le système que je propose, le conseil de milice sera composé de sept membres. Le ministre en sera le président. Les quatre plus grandes autorités militaires du pays en formeront partie, ainsi que le sous-ministre et le comptable en chef du département. Ce conseil, composé de sept membres et présidé par le ministre se prononcera sur toutes les matières qui intéressent la milice et nous serons face à face avec les hommes qui sont responsables de notre organisation militaire.

Sous l'empire du système actuel, le ministre ne sait pas beaucoup ce qui se passe dans le département. On le tient dans l'ombre. Je n'abuserai pas de votre patience en vous donnant des preuves de mes assertions. Qu'il me suffise de vous dire que le commandant en chef se croit le droit d'exercer son contrôle absolu sur tout ce qui regarde l'organisation militaire, et qu'il ne permet au ministre de ne savoir que ce qu'il veut bien lui dire. Il croit que c'est là une de ses prérogatives.

Je demanderai s'il n'est pas évidemment dans l'intérêt du pays que le ministre sache ce que tous les officiers qui composent l'état-major du département connaissent. Le nouveau système fera disparaître cette anomalie. A l'avenir le ministre siégera avec les membres du conseil, il pourra leur soumettre des questions importantes et entendre les arguments qu'ils apporteront pour ou contre.

Il y a plus ; on dressera un procès verbal des séances de ce conseil, et les décisions que l'on aura prises seront couchées par écrit et conservées dans les cartons du département, tant pour l'avantage du ministre en exercice que pour celui de ses successeurs. Ainsi, si l'on venait à proposer plus tard quelque modification ou amendement, le procès-verbal indiquerait les raisons qui ont motivé la détermination du ministre.

Il est certain que ce conseil rendra des services précieux en mettant fin à l'état de choses actuel. Aujourd'hui il y a très peu de coopération—j'allais dire qu'il n'y en a aucune—entre différents chefs du département. Sous l'empire du système que je propose, le conseil étudiera tous les services, de sorte que chaque membre sera tenu de se mettre plus ou moins au courant des travaux divers ressortissant aux officiers de l'état-major.

M. R. L. BORDEN : Je crois que c'est là une bonne chose, mais je me demande pourquoi on ne peut l'obtenir sans modifier la loi.

Sir FREDERICK BORDEN : Mon honorable ami saurait pourquoi, s'il eut été à ma place dans les huit dernières années. Il saurait qu'avec un commandant en chef nommé par les autorités impériales la chose est absolument impossible. Je puis le lui affirmer en toute sincérité.

L'honorable député de Norfolk-sud (M. Tisdale) nous a dit d'un ton pathétique qu'il y avait encore des commandants en chef en Angleterre. Nous avons cru que M. Arnold-Forster avait réussi—je ne dirai pas à se débarrasser—à se dispenser du commandant en chef au ministère de la guerre, mais mon ami affirme qu'il en a cinq aujourd'hui. S'il en est ainsi, je suis tenté d'offrir à M. Arnold-Forster l'expression de ma plus vive sympathie.

Mon honorable ami (M. Tisdale) n'a pas bien compris la portée de l'amendement que je propose. Il y aura encore des commandants en chef de la milice dans chaque district militaire du pays et ils jouiront même de pouvoirs plus étendus que ceux qu'ils possèdent aujourd'hui.

A l'heure qu'il est, un officier commandant de district, ainsi que l'a fait souvent observer l'honorable député de Victoria (M. Hughes), n'a pas beaucoup plus de pouvoirs qu'un commis de première classe. Sous l'empire du nouveau système qui fonctionnera sur le même principe que celui que l'on va adopter en Angleterre, il jouira d'une autorité beaucoup plus considérable et la décentralisation qui va avoir lieu permettra d'obtenir beaucoup plus rapidement l'expérience dont il a besoin pour bien exercer son commandement. Ce sont là les commandants en chef que mon honorable ami (M. Tisdale) a vus en Angleterre ; ces officiers sont tout simplement des commandants des différents districts militaires.

Mon honorable ami a dit que je suis inconséquent, parce que je conserve dans l'Acte de Milice un article qui nous permet de nommer un commandant en chef. En effet, nous avons conservé cet article. Qui a jamais entendu parler d'une armée sans commandant en chef ? En temps de paix, je crois que la milice peut être administrée avec plus d'efficacité par le chef de l'état-major et par un conseil militaire, mais, dans un cas d'urgence, il est absolument nécessaire, à mon avis, que le gouvernement ait le droit de nommer un commandant en chef. Il y a dans l'acte une disposition qui prescrit ce qu'il y a à faire en temps de guerre. Nos miliciens coopérant avec les troupes impériales, en temps de guerre, le Roi nomme un officier impérial au commandement de notre milice. En temps de paix, s'il survient une insurrection, une émeute et qu'il soit nécessaire d'appeler sous les drapeaux des troupes nombreuses de différents districts, il est nécessaire de nommer un commandant général.

Le commandant de district peut bien agir dans les limites de son district, mais lorsqu'il y a danger d'invasion, il est absolument nécessaire que le gouvernement ait le pouvoir de nommer un commandant en chef et c'est pour cette raison que nous n'avons pas rayé cet article de nos statuts.

Je n'ai pas l'intention d'abuser de la patience de la Chambre et de dire pour quelles raisons le gouvernement a cru se faire concéder le droit de nommer un officier canadien au commandement de notre milice. Ces raisons ont déjà été données cinq ou six fois dans cette enceinte et j'ai, à mainte reprise, exprimé mes vues sur cette question.

M. R. L. BORDEN : Est-ce que, sous l'empire de la loi existante, le gouvernement n'a pas le droit de nommer un officier canadien?

Sir FREDERICK BORDEN : Non.

M. R. L. BORDEN : Est-ce qu'un officier canadien, s'il possède les qualités et l'entraînement nécessaires ne peut pas être nommé commandant en chef de notre milice?

Sir FREDERICK BORDEN : Pour être plus explicite, j'aurais dû dire qu'un officier de la milice canadienne ne peut être nommé commandant en chef. L'honorable député de Norfolk-sud a prétendu que cette exclusion du commandement n'avait rien d'offensant pour les officiers de la milice canadienne. Sans vouloir répéter aujourd'hui ce que j'ai déjà dit plusieurs fois, il est de mon devoir de déclarer que je suis loin de partager l'avis de l'honorable député.

Je ne sais pas si le gouvernement nommera un officier de la milice canadienne. Nos miliciens comptent dans leurs rangs une foule d'officiers distingués, et je me demande comment ils pourront acquérir la science du commandement s'ils ne sont jamais appelés à commander. Est-ce que nous allons toujours donner à nos militaires, comme nous le faisons aujourd'hui, une instruction écourtée, et est-ce que nous ne leur enseignerons jamais la science du commandement? Pour ma part, je ne le crois pas. Pour me servir d'une comparaison que j'ai déjà employée dans cette enceinte, ce serait faire injure au barreau et à la magistrature du pays, que de décréter, par exemple, que les fonctions de juge en chef du plus haut tribunal canadien ne seront conférés qu'à un juriste, ou à un avocat de la Grande-Bretagne. Eh bien ! je demande s'il n'est pas aussi offensant pour des hommes qui ont risqué leur vie, et consacré tout leur temps à se perfectionner dans l'art militaire que de les exclure du commandement de notre milice, simplement parce qu'ils sont Canadiens. Quant à moi, je ne prêterai certainement pas la main à une pareille exclusion.

Je crois avoir passé en revue tous les arguments des honorables membres de la gauche et avoir établi qu'ils ne sont pas fondées. J'espère, M. l'Orateur, que la Chambre repoussera la motion de mon honorable ami.

M. KEMP : Avant que l'honorable ministre reprenne son siège j'aurais une question à lui poser. En vertu de cet acte, les membres de la milice seront-ils soumis à la loi militaire ou à la discipline, qu'ils soient en service ou non ; en d'autres termes, un homme peut-il faire partie de la milice et conserver sa pleine liberté d'action et de parole, hors du service, absolument comme s'il n'appartenait pas à la milice?

Sir FREDERICK BORDEN : En réponse à cette question, je vais citer l'article 72 qui s'y rapporte :

L'Army Act en vigueur dans le Royaume-Uni, les King's Regulations et toutes les autres lois applicables aux troupes de Sa Majesté en Canada et compatibles avec le présent acte ou avec les règlements faits sous son autorité, ont la même vigueur et le même effet que s'ils avaient été adoptés par le parlement du Canada pour la gouverne de la milice, et tout officier et homme de la milice y est soumis à compter du jour où il a été appelé au service actif, et aussi pendant la période d'exercices ou instruction annuels prévue au présent acte, et aussi en tout autre temps quand il est en service militaire ou en uniforme de son corps sur ou dans tout champ de tir ou tout atelier ou salle d'armes, munitions ou autre matériel de guerre, ou tout hangar ou salle d'exercice, ou autre bâtiment ou lieu servant à des fins militaires, ou pendant toute revue du corps auquel il appartient, auquel ou à laquelle il prend part dans les rangs, ou pendant qu'il se rend à l'endroit où doit se faire l'exercice ou la revue ou en revient, qu'il soit ou non en uniforme à tout exercice ou revue de son corps auquel ou à laquelle il assiste comme spectateur.

Cela se rapporte à la milice active. Le deuxième paragraphe concerne les corps permanents :

Les officiers et les hommes de la force permanente et les membres de l'état-major permanent sont en tout temps soumis à la loi militaire.

M. KEMP : Alors, l'honorable ministre est d'opinion que lorsqu'un membre de la milice n'est pas en service, il n'a pas la même liberté de parole qu'il avait avant de faire partie de la milice.

Sir FREDERICK BORDEN : J'ai cité la loi, c'est à mon honorable ami à tirer ses conclusions.

M. KEMP : L'honorable ministre ne pourrait-ils pas nous expliquer en peu de mots la signification du statut? A-t-il quelque objection à le faire ?

M. H. A. WARD : J'approuve entièrement l'amendement proposé par l'honorable député de Norfolk-sud (M. Tisdale). J'ai été surpris d'entendre le ministre de la Milice dire que mon honorable ami n'avait pas fait un bon emploi de son temps en provoquant cette discussion. Le ministre doit admettre que sur une question aussi importante, il y a toujours place pour deux opinions.

Sir FREDERICK BORDEN : Ecoutez ! écoutez !

M. WARD : Je n'admets pas du tout que mon honorable ami emploie mal son temps en faisant connaître son opinion sur cette question ou toute autre. J'ai été étonné d'entendre le ministre de la Milice prétendre que l'ancienne loi lui donnait les mêmes pou-

voirs que le bill actuel ; mais quelques instants après, il avouait que la présence d'un commandant en chef dans son département, lui enlevait presque toute initiative, et qu'il est arrivé bien des fois que des questions d'administration ont été réglées par des commandants en chef, sans qu'il en ait eu connaissance.

Je ne crois pas que pareille chose se soit jamais produite sous le régime conservateur, et je ferai observer que durant les dix-huit années que ce parti a été au pouvoir, et sous les différents ministres de la Milice qui se sont succédés, nous n'avons eu que quatre commandants en chef. Je crois qu'un seul d'entre eux est retourné en Angleterre avant l'expiration de son commandement.

Sir FREDERICK BORDEN : Je crois que quatre sont repartis avant l'expiration de leur commandement ; le général McDougall, le général Luard, le général Middleton et le général Herbert.

M. WARD : Dans ce cas, l'honorable ministre voudra-t-il nous expliquer comment il se fait que nous n'en avons eu que quatre en dix-huit ans ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je n'en sais rien; je n'y étais pas.

M. WARD : L'honorable ministre a aussi eu quatre commandants en chef, dans le court espace de huit ans.

Sir FREDERICK BORDEN : Nous sommes dans une ère de progrès.

M. WARD : Surtout en matière des destitutions. L'honorable ministre prétend qu'un commandant en chef venant d'Angleterre présente autant d'inconvénients que si la mère patrie nous envoyait un juge en chef pour présider nos tribunaux. Cette comparaison n'est pas juste, car un avocat, qui exerce sa profession dans ce pays, peut acquérir toutes les connaissances nécessaires pour faire un excellent juge, tandis que pour pouvoir devenir commandant en chef de la milice canadienne il faut avoir fait beaucoup de service actif. C'est ce que nous avons toujours cru, et il est regrettable que cela ait été changé. Je ne veux pas dire qu'un Canadien ne pourrait pas occuper ce poste ; comme l'a fait remarquer l'honorable chef de l'opposition, parce que la loi dit que la charge sera donnée à un officier de l'armée anglaise, cela n'empêche pas qu'elle soit occupée par un Canadien. Depuis que le Collège royal militaire est établi, et longtemps avant, je crois, il y eu des Canadiens dans l'armée anglaise et je suis convaincu que plusieurs d'entre eux sont maintenant parfaitement en état de devenir commandant en chef de la milice canadienne, de sorte que cet argument de ministre ne vaut rien. Je regrette l'abolition de cette charge de commandant en chef. Cela n'est pas dit en toutes lettres, dans le bill, mais les explications du ministre de la Milice ne laissent aucun doute sur ses intentions. En décrétant que le commandant en chef ne sera pas nécessairement un général ou un colonel de l'armée de Sa Majesté, le ministre affaiblit un des rares liens qui unissent encore visiblement le Canada à l'Angleterre. Je suis convaincu que tout le monde le regrettera, pour cette raison, ainsi que pour beaucoup d'autres.

Le ministre dit qu'en instituant un conseil pour l'aider, il a suivi l'exemple donné par la Chambre des communes de Londres. Il me semble qu'il se hâte trop de suivre cet exemple et d'instituer ce conseil. Il aurait dû attendre d'en connaître les résultats en Angleterre. Ce n'est qu'une expérience que font les autorités impériales, et le ministre des Finances aurait dû attendre pour voir comment ce système fonctionnera.

Le ministre dit aussi qu'on a constaté en Angleterre que l'exercice des fonctions d'un commandant en chef sont incompatibles avec le travail du personnel civil du bureau de la guerre. L'Angleterre m eparaît avoir mis bien du temps à s'en rendre compte. Là comme ici, il y toujours eu des commandants en chef et cet argument du ministre me paraît pécher par la base.

Je ne vois pas d'un bon œil la création de ce conseil, parce que le ministre de la Milice nous a dit que bien qu'il eût sous l'ancien régime la libre et entière administration de son département, je considère que cette innovation ne fait qu'augmenter ses pouvoirs et met l'administration de la milice du Canada absolument entre ses mains. Ce changement ne peut avoir que ce résultat, et quelque soit le gouvernement que nous ayons, je considère que c'est un pouvoir dangereux à mettre entre les mains d'un ministre de la Milice. Nous savons tous que le commandant en chef avait certains services de la milice à administrer, sous la direction du ministre, naturellement, et jusqu'à l'avènement du gouvernement actuel, ces services, le commandant en chef les a administrés sans l'intervention d'aucune influence politique. Je voudrais qu'il en fut toujours ainsi, et je regrette qu'on ait changé tout cela. Si je n'étais pas "pairé" je voterais avec plaisir en faveur de l'amendement de mon honorable ami (M. Tisdale).

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre de la Milice parle de suivre l'exemple de l'Angleterre. C'est peut-être une excellente chose d'imiter le bureau de la guerre d'Angleterre, lorsque les conditions sont les mêmes, mais cela n'est pas toujours possible, car en Angleterre il y a une armée permanente, et nous n'en voulons pas au Canada. Nous ne pouvons pas dire que notre faible force permanente soit une armée régulière et quant on en vient à comparer notre système avec le système anglais, ce n'est pas l'armée permanente qu'il faut prendre comme terme de comparaison, mais les forces auxiliaires de l'Angleterre. Si on prend l'empire dans son ensemble, on y trouve une armée permanente, recrutée en grande partie

en Angleterre, et des forces auxiliaires stationnées en Angleterre et dans différentes parties de l'empire, et qui, en cas de nécessité, peuvent être utilisées de concert avec l'armée permanente. Je ne suis pas prêt à dire que nous devrions suivre l'exemple de l'Angleterre, sous ce rapport.

Supposons, par exemple, que le bureau de la guerre donne suite aux conclusions de la commission récemment nommée et dont le duc de Norfolk est le président. Le dernier paragraphe de son rapport recommande pour la défense du Royaume-Uni la conscription générale comme une chose très désirable, sinon nécessaire. Je ne crois pas que le Canada soit prêt à suivre cet exemple. Je ne voudrais pas aller aussi loin que le ministre de la Milice quand il dit que nous devons toujours marcher sur les traces du bureau de la guerre.

Sir FREDERICK BORDEN : Je parlais du bureau de la guerre proprement dit, du War Office ; nous l'avons toujours imité d'aussi près que possible, "mutatis mutandis".

M. R. L. BORDEN : Tout le monde admet que nous pouvons retirer des enseignements précieux du bureau de la guerre, mais ces enseignments doivent être adaptés aux conditions qui existent ici, et il ne faut pas perdre de vue que nous n'avons qu'une force auxiliaire, une milice destinée à la défense du pays, mais non une force qui peut être utilisée de concert avec l'armée permanente en cas de danger.

Je ne comprends pas bien pourquoi le ministre de la Milice veut éliminer de la loi, la disposition décrétant que le commandant en chef—si nous devons en avoir un—aura charge du commandement et de l'instruction de la milice. Nous avons introduit, sur ce point, un changement important, et je crois que si nous comparons notre force auxiliaire avec la force auxiliaire de la mère patrie, nous constatons qu'il n'y a pas eu en Angleterre de changement comme celui qu'on veut introduire ici. Je dis cela après avoir lu attentivement le rapport du comité de lord Esher. Notre loi actuelle dit :

'Il sera nommé un officier occupant le grade de colonel ou un grade supérieur, dans l'armée de Sa Majesté, lequel sera chargé, sous les ordres de Sa Majesté, du commandement militaire et de l'instruction théorique et pratique de la milice et qui, tant qu'il remplira cette charge, occupera le grade de major général dans la milice.

Ce texte indique clairement que le ministre n'est responsable qu'au parlement et que ce n'est que le commandement militaire et la formation qui sont confiés au commandant en chef. Je considère de plus que la loi actuelle nous donne encore une autre garantie en disant qu'en matière de nomination d'officiers et de dépenses, le commandant en chef ne peut que conseiller le ministre et que c'est ce dernier qui décide en dernier ressort.

C'est la loi actuelle du Canada et elle nous donne toutes les garanties possibles, pour assurer la suprématie du pouvoir civil en ces matières. Ce point a été clairement établi, et par le ministre de la Milice actuel et par les différents ministres de la Milice qui l'ont précédé, et je n'ai pas besoin d'insister. Mais je crois que le commandement militaire et l'instruction de la milice devraient être laissés à l'officier qui en a la charge actuellement. Il n'a pas le droit d'ordonner des dépenses, ni ne peut pas faire de nominations, son rôle se borne à proposer des officiers pour l'obtention des grades, mais le commandement militaire et l'instruction de la milice sont des choses qui devraient plutôt être laissées au commandant en chef qu'au ministre de la Milice qui peut occuper ce poste pendant deux ou trois ans seulement, qui peut ne pas être un militaire, et qui peut avoir pour successeur un homme qui ne possède pas plus d'expérience militaire que lui. On a dû avoir un but en remplaçant l'ancien texte par le suivant :

Il pourra être nommé un officier d'un grade non inférieur à celui de colonel dans la milice ou dans l'armée régulière de Sa Majesté, qui pourra, sans préjudice des règlements et sous la direction du ministre, être chargé du commandement militaire de la milice et cet officier aura le rang de major général dans la milice.

Pourquoi a-t-on omis le mot instruction et pourquoi modifie-t-on une loi qui assurait amplement la suprématie du pouvoir civil ? Le ministre de la Milice a donné comme raison, que ce changement permet à un colonel dans la milice canadienne d'occuper la position de commandant en chef. Pour moi, la question qui se pose est celle de la capacité.

S'il existe au Canada des conditions qui permettent à un colonel de notre milice d'acquérir les connaissances pratiques et l'expérience qui en feraient un bon commandant en chef, qu'on fasse le changement au plus tôt. Quand cette question a été discutée, au commencement de la session, j'ai dit au ministre de la Milice que s'il me démontrait qu'un officier de la milice canadiene peut acquérir les titres nécessaires à un commandant en chef, j'appuierais sa proposition. Jusqu'à présent, je ne suis pas convaincu que cela soit possible.

Prenons comme exemple le cas de sir Percy Girouard, un officier distingué qui est, je crois, colonel dans l'armée anglaise. S'il n'avait pas eu d'autre expérience que celle qu'il aurait pu acquérir comme colonel dans la milice canadienne, je douterais de sa compétence à faire un commandant en chef de notre milice, en temps de guerre ; mais avec l'expérience qu'il a acquise dans l'armée anglaise, il peut posséder, et il possède sans doute toutes les connaissances nécessaires pour occuper dignement cette position.

Voilà tout de suite une démonstration à l'appui de ma proposition. Il ne s'agit pas de méconnaître les titres des Canadiens ; c'est une simple question de formation militaire. Tout Canadien peut aujourd'hui ac-

quérir ces connaissances pratiques dans l'armée anglaise. S'il peut les acquérir également dans la milice canadienne, très bien ; nommons un Canadien et donnons lui la préférence. Mais tant que nous n'aurons pas la preuve certaine qu'un officier peut acquérir ces connaissances pratiques et cette expérience dans notre milice, ne nous hâtons pas de faire le changement.

L'honorable ministre de la Milice me permettra de lui faire observer que dans ce bill, il n'a pas suivi la ligne de conduite tracée par le rapport de la commission de lord Esher. Le ministre veut que tout soit sous ses ordres et sous sa direction. Tel est le but de la nouvelle loi qu'on nous propose. Voyons comment est traitée cette question dans le plan de la commission de lord Esher que le ministre de la Milice prétend avoir pris pour modèle. Nous n'avons pas à nous occuper de l'armée régulière, mais seulement de ce qui concerne l'armée auxiliaire, et si le ministre veut regarder à la page 7 de la troisième partie du rapport Esher, il trouvera le passage suivant :

Nous avons recommandé que l'instruction de la force auxiliaire soit sous la surveillance des généraux commandant en chef qui devraient être aussi chargés des promotions, des permutations et des mises à la retraite des officiers. L'inspection de la force auxiliaire devrait être faite par ces officiers généraux, ou par des officiers désignés par eux. Les questions administratives concernant la force auxiliaire devraient être laissées aux majors généraux commandant les huit districts.

Cette commission recommande que les questions concernant la force auxiliaire en Angleterre, soit laissées à l'autorité militaire, beaucoup plus que l'administration de notre milice n'est laissée à l'autoritée militaire, à l'heure qu'il est. En Angleterre, on confie aux généraux commandants, les promotions, les permutations et les retraites des officiers, tandis qu'ici, le commandant en chef propose et le ministre fait la nomination. Autant que je puis voir, le ministre de la milice fait exactement le contraire de ce que la commission de lord Esher recommande, relativement à la force auxiliaire.

Sir FREDERICK BORDEN : Cela n'est pas le rapport de la commission Esher.

M. R. L. BORDEN : Oui; c'est le rapport concernant la réorganisation du bureau de la guerre, fait en 1904, fait par la commission dont lord Esher faisait partie.

Sir FREDERICK BORDEN : C'est celui-là.

M. R. L. BORDEN : Le ministre de la Milice me fait l'effet de s'être trop occupé des avis formulés par cette commission concernant l'armée régulière de 500,000 hommes; mais d'après ce rapport, la force auxiliaire de l'Angleterre, qui est d'environ 30,000 hommes, sera très peu gênée dans son administration, par tous ces rouages administratifs.

En voulant créer au Canada un conseil calqué sur celui-là, n'en prenons-nous pas simplement le nom, sans rien avoir de la chose elle-même ? Ce conseil, en Angleterre est bien différent de celui que le ministre vient instituer ici.

J'approuve le ministre de vouloir que l'élément civil et l'élément militaire du département puissent être consultés, mais il pourrait arriver à cela sans le secours d'une loi, et quant à la composition de ce conseil, il y a entre celui de l'Angleterre et le nôtre autant de différence qu'entre le jour et la nuit. En Angleterre, il y a dans ce conseil le secrétaire d'Etat, par l'entremise duquel le conseil communique avec le parlement. C'est lui qui transmet au parlement les avis exprimés par les autres membres du conseil. Il y a aussi un officier militaire qui est chargé de la direction administrative des services de l'armée ; un autre officier est chargé des services du recrutement, de la solde et de l'instruction des troupes ; un troisième dirige le service de l'habillement, des remontes et du transport ; un quatrième a charge du service de l'armement et des fortifications ; un membre civil s'occupe de toutes les questions non militaires, autres que celles qui ont trait aux finances ; et enfin, un autre membre civil, le secrétaire financier, s'occupe exclusivement des questions financières.

Tous ces membres sont sur un pied d'égalité dans le conseil, mais ils ne peuvent communiquer avec le parlement que par l'intermédiare du secrétaire d'Etat; et ce dernier faisant les communications au parlement, n'est guidé que par les propositions du membre qui a charge du département dont il s'agit.

Le conseil que le ministre de la Milice propose d'établir ne ressemble pas du tout à cela. Bien que l'intention soit louable, je ne vois pas la nécessité d'établir un conseil au Canada, uniquement parce qu'il y en a un en Angleterre; d'autant plus que le conseil anglais n'est pas du tout composé comme le nôtre et a à s'occuper, non seulement de la force auxiliaire, mais aussi d'une armée permanente d'environ 500,000 hommes.

Je ne vois qu'une chose à ajouter. Comme vient de le dire l'honorable député qui m'a précédé, ce conseil établi en Angleterre n'est, pour ainsi dire, qu'une expérience, et il vaudrait peut-être mieux en attendre les résultats, au lieu de s'empresser de suivre l'exemple et de nommer un conseil pour mettre à exécution les conclusions de la commission de lord Esher sur certains points et ne pas les suivre sur d'autres. Il est possible que le rapport de ce comité produise beaucoup de bien. Cela reste à savoir, mais même dans ce cas, il ne s'en suivrait pas nécessairement que l'innovation que propose le ministre de la Milice produirait les mêmes résultats ici.

Je ne parlerai pas des conflits entre le ministre de la Milice et le commandant en chef, mais on aurait tort de croire, parce que

des conflits sont survenus, que tous les torts sont toujours de l'autre côté. Il peut y en avoir des deux côtés ; comme cela arrive généralement dans tous les conflits. Il est possible aussi que ces conflits ne soient pas dus au système, mais à un manque de tact, d'un côté ou de l'autre, ou même des deux côtés. Quoi qu'il en soit, je considère qu'il n'est pas survenu de crise nécessitant l'abrogation d'un système qui a bien fonctionné par le passé et qui peut encore rendre des services. Je termine en répétant qu'après avoir entendu l'honorable député de Norfolk-sud et l'honorable ministre de la Milice, je considère comme une imprudence de s'écarter d'un système dont nous nous sommes bien trouvés, jusqu'à présent.

M. SAM. HUGHES : M. l'Orateur, nous avons suivi avec beaucoup d'intérêt les explications du ministre de la Milice, ainsi que les discours des honorables membres de la gauche. Je crois que celui du chef de l'opposition a dû convaincre l'honorable ministre de la Milice qu'il ferait bien de retarder l'adoption de l'article concernant la création d'un conseil, jusqu'à ce qu'il ait réussi à le rendre plus conforme au conseil d'Angleterre, ou du moins, jusqu'à ce qu'il ait pu constater les résultats qu'il produira dans la mère patrie.

Le principal avantage qu'on lui suppose, c'est qu'il permette à ses membres de se réunir pour délibérer les questions qui pourront se présenter. Et la principale raison que l'on donne pour se débarrasser d'un commandant en chef anglais, c'est qu'il a la haute main sur le ministère de la Milice.

Si on allait au fond des choses, je crois qu'on constaterait que le commandant en chef, le dernier du moins, n'a pas été traité avec la courtoisie que pouvait attendre un homme occupant cette position. Grâce aux différents documents qui ont été déposés, cette année, par le ministre de la Milice, on constate que les communications entre le ministre et le commandant se sont fait en grande partie par l'intermédiaire du sous-ministre. Je maintiens que cela ne convient pas. Toutes les communications entre le ministre et le commandant en chef devraient se faire directement. Si le ministre a besoin d'un conseil, pourquoi ne réunit-il pas en sa présence, en aucun temps, le commandant en chef, le quartier-maître général et le directeur général de l'intendance? Tous ces officiers sont des hommes capables, ils sont tous à la disposition du ministre et rien ne l'empêche de les réunir quand il voudra, et de délibérer avec eux, officiellement ou amicalement.

J'avais compris que lorsque le bill viendrait en troisième délibération, le ministre de la Milice nous fournirait des explications sur la composition de ce conseil, sur ses attributions, ses pouvoirs, et les fonctions de chacun de ses membres.

Le ministre promet de déposer les règlements de ce conseil, plus tard. J'avais l'intention, si la création de ce conseil était décidé, de demander au ministre d'en confier les principales fonctions à un officier de haut grade et de grande expérience de l'armée anglaise. Ce point est très important, et si le ministre avait fait cela, il aurait fait disparaître toute opposition à son projet.

Il y a encore un autre argument dont on se sert quelquefois pour démontrer l'inutilité d'avoir un officier de l'armée anglaise, comme commandant en chef de notre milice. Il vaut autant regarder les choses en face. Personne ne monopolise le droit d'exprimer son opinion, et je suis convaincu que si, au Canada et dans d'autres pays, certaines questions avaient été sobrement débattues, avant d'être décidées, dans un sens ou dans l'autre, de grands malheurs auraient pu être évité. La politique du laisser aller, est toujours fatale pour les peuples comme pour les individus. Si l'Angleterre, depuis de longues années avait envisagé la question sud-africaine d'une manière calme, ferme et courageuse, cette pénible guerre n'aurait pas eu lieu. Si la question russo-japonaise avait été abordée franchement, dès le début, le conflit armé dont nous sommes témoins aurait été évité. Aux Etats-Unis, si les difficultés entre le Nord et le Sud avaient été courageusements abordées, on n'aurait pas eu cette désastreuse guerre civile. On peut en dire autant des troubles qui ont eu lieu au Canada.

La nomination d'un officier de l'armée anglaise au poste de commandant en chef de notre milice est un des liens qui nous rattachent à l'empire. Ces liens sont peu nombreux. Il y a le Gouverneur général, le droit d'appel au Conseil privé, le commandant en chef de la milice, et c'est à peu près tout. Nous faisons disparaître le commandant en chef, et cela entraîne certains changements, qui, sans porter atteinte au fonctionnement de la loi, auront certainement une influence sur nos sentiments britanniques. Par exemple les mots " Sa Majesté " sont presque complètement omis du bill ; on peut prétendre que cette omission ne change virtuellement rien à la loi, mais elle n'en affecte pas moins les sentiments de la population, et les sentiments jouent un grand rôle dans les questions nationales.

Les honorables membres de la droite réclament aussi pour le Canada le droit de faire ses propres traités; on nous annonce un projet de loi pour la création d'une marine militaire canadienne, et dans le bill actuel, il y a une disposition interdisant l'envoi de la milice en dehors du Canada. Tout cela porte à conclure que le but des honorables députés de la droite est d'arriver à la séparation complète du Canada d'avec l'Angleterre, par l'évolution, sinon par la révolution.

Le meilleur moyen de mettre fin à ces tentatives de désaggrégation est d'éclairer le peuple. J'ai confiance dans le peuple. Je suis convaincu que s'il se rendait bien compte des avantages qu'il y a pour le Canada de faire partie de l'empire bri-

tannique, il n'y aurait pas un seul patriote sincère qui voudrait favoriser ce mouvement. C'est pour cette raison que j'aimerais à voir cette question discutée avec calme dans cette Chambre, afin que le public connaisse le pour et le contre. Qu'on fasse cela et nul appel aux préjugés ou au fanatisme n'empêchera le peuple de rester fidèle au drapeau auquel il doit ses libertés et ses institutions.

On entend souvent parler d'impérialisme et on nous demande si nous garderons indéfiniment à la tête de notre milice un officier anglais qui voudrait construire une ligne de forts le long de la frontière, introduire l'impérialisme au Canada, et nous lancer dans toute sorte d'aventures. Ceux qui parlent ainsi ne manquent pas de nous citer les Etats-Unis comme modèle à suivre en fait de militarisme

M. l'Orateur, je ne puis pas employer le temps de la Chambre plus utilement qu'en faisant un bref historique des guerres des Etats-Unis depuis 1793. Croirait-on que cette république démocratique a dépensé en guerres, en armement, pour son armée et pour sa marine, non pas des millions mais des milliards de dollars de plus que tout l'empire britannique ? Cette assertion peut surprendre, au premier abord, mais les faits sont faciles à constater. Voici un tableau des guerres américaines avec le nombre d'hommes engagés :

	Hommes.
Guerre de l'indépendance, 1775 à 1783..	395,330
Campagnes indienness du N.-O., 1790 à 1795..	8,983
Campagne navale contre la France, 1798 à 1800..	4,593
Expédition contre Tripoli, 1801 à 1805	3,330
Première campagne contre les Cris, 1813-1814..	13,781
Guerre de 1812 contre la Grande-Bretagne, 1812 à 1815..	576,622
Première expédition contre Seminole, 1817-1818..	7,911
Campagne contre les Hibous-Noirs, 1831-32..	6,465
Campagne contre les Chérokees, 1836-37..	9,494
Seconde campagne contre les Cris, 1836-37..	13,418
Expédition de la Floride, 1835 à 1943..	41,122
Expédition contre les Aroostooks, 1838-39..	1,500
Campagne du Mexique, 1846 à 1848..	112,230
Expéditions contre les Apaches, Navago, l'Utah, 1849 à 1855..	2,561
Seconde expédition contre Seminole, 1856 à 1858..	3,687
Guerre de sécession, 1861 à 1865.. ..	2,778,303
Guerre d'Espagne, 1898..	298,913

Ceux qui s'imaginent qu'en liant notre sort à celui des Etats-Unis, ou qu'en devenant indépendants, nous n'aurions que très peu de dépenses militaires à faire, seront sans doute étonnés à la lecture de ce tableau. J'ai aussi un relevé des guerres de l'Angleterre, pendant la même période. De 1793 à 1815, pendant que l'Angleterre luttait contre le monde entier, ses dépenses militaires se sont élevées à $4,155,000,000, et malgré cela elle n'a pas dépensé beaucoup plus que la moitié de ce que les Etats-Unis ont dépensé pour leurs guerres dans le dernier siècle. Le Canada a pris part à la guerre de 1812 et subi l'insurrection des Fenians de 1866 et de 1870 ; il a fait l'expédition de la Rivière Rouge en 1870, comprimé la révolte du Nord-Ouest de 1885 et envoyé un contingent en Afrique du Sud.

M. A. T. THOMPSON : Et a pris part à l'expédition du Nil.

M. SAM. HUGHES : Je suis fier des Canadiens qui ont pris part à cette expédition, mais je ne les inclus pas dans ce tableau, parce qu'ils ne sont pas allés en Egypte comme soldats, mais comme bateliers.

M. A. T. THOMPSON : Ils ont pris part à la campagne.

M. SAM. HUGHES : Je n'ai pas d'objection à ajouter cette expédition au tableau. En mettant tout cela ensemble, le Canada n'a pas dépensé plus de $70,000,000, pour sa milice et ses guerres, depuis le commencement de la colonie, jusqu'à ce jour. De 1791 à 1882, les Etats-Unis ont dépensé pour leurs guerres, $8,839,527,573. J'ai ici la statistique officielle des Etats-Unis dans laquelle je puise ces chiffres. Cette somme comprend les pensions aux soldats, jusqu'en 1866. Depuis 1866, les pensions s'élèvent à $3,037,826,080. Pour l'armée et la marine, de 1883 à 1903, les Etats-Unis ont dépensé $2,000,000,000, environ, et dans cette somme ne sont pas comprises les dépenses incidentes accasionnées par l'occupation de Cuba et des Philippines. Je suis convaincu que, de ce chef, on peut ajouter encore $300,000,000 au moins. Il y a encore la grande guerre civile qui a coûté au moins $3,000,000,000, au dire des meilleures autorités. En additionnant toutes ces sommes, on constate que de 1793 à ce jour, les Etats-Unis ont dépensé $16,877,353,653, tandis que le Canada n'a dépensé que $70,000,000, pendant ces cent et quelques années. Les guerres de l'Angleterre ont coûté $13,000,000.00. L'honorable député de Montmagny (M. Lavergne), demande combien cela représente, par tête de la population. La population des Etats-Unis est quinze fois celle du Canada. Leurs dépenses sont de $281, contre les nôtres $1. Les Etats-Unis ont dépensé $2 par tête, et le Canada $1.

Voyons maintenant les dépenses faites l'an dernier par les Etats-Unis pour l'armée et la marine :

	Total.	Par tête.
Armée	$115734,049	$1 30
Marine	78,856,363	1 00
Pensions	141,752,870	1 75
Total	$336,342,282	$4 05

Ces chiffres ne comprennent pas les dépenses faites pour les milices d'Etat, ou pour la garde nationale. L'an dernier le Canada a dépensé 37 cents par tête—disons 40 cents—pour la milice et la défense, en général. L'Angleterre a dépensé $6 par tête, pour son armée et sa marine dans tout l'empire. Or, les exportations et les importations du Canada ont été de $467,064,685 ; celles de l'Angleterre de $4,388,150,265 ; celles des Etats-Unis de $2,445,889,552. Le revenu des Etats-Unis l'an dernier a été de $560,396,674, soit $7 par tête, dont $4.05 ont servi à payer les dépenses militaires. Le revenu du Canada, l'an dernier, a été de $15 par tête——

M. TALBOT : Neuf dollars.

M. SAM. HUGHES : Le revenu a certainement dépassé $45,000,000. Je crois que mon calcul est exact, mais disons $12 par tête—pour être plus certains, disons $10, par tête.

M. TALBOT : C'est au moins une preuve de notre bon sens.

M. SAM HUGHES : Nous aurons occasion de parler de cela, dans un instant. Le commerce maritime des différentes nations est établi comme suit :

	Tonnes.
Angleterre	14,431,672
Etats-Unis	3,337,156
Allemagne	3,138,568
Canada	2,000,000
France	1,519,922
Italie	1,159,082
Norvège	1,632,757

Pour le Canada, j'ai inclus le cabotage et le commerce fluviale.

Ce tableau comprend les principales nations commerciales du globe. Pour la défense de ces intérêts et la protection de son immense territoire le Canada dépense la jolie somme de 37 cents par tête de sa population. Il est très instructif de comparer les dépenses du Canada avec celles des autres pays ayant une population à peu près égale à la nôtre. Et je vous demanderai, M. l'Orateur, de remarquer quels sont, parmi ces pays, ceux qui ont un gouvernement stable, et ceux qui en sont privés. J'ai inclus dans cette liste la Colombie, cette nation qui, tout récemment, s'est laissée enlever une partie de son territoire, pour permettre à un autre état d'y percer le grand canal de Panama. A part la Corée et Costa Rica, le Canada, de tous les pays du monde, est celui où les dépenses pour l'armée sont les moins élevées.

Pays.	Coût per capita,			
	Population.	Année.	Marine.	Total.
				$ cts.
Argentine	*4,794	1·88	1·15	3 03
Australie	4,740	90	·10	1 00
Belgique	6,799	1·65		
Chili	3,050	1·54	1·35	2 89
Colombie	5,000	·40		
Danemark	2,464	1·12	2.80	3 92
Grèce	2,433	1·46	·60	2 06
Pays Bas	5,263	1·80	1.30	3 10
Norvège	2,339	1·64	·80	2 44
Portugal	5,428	1·18	·80	1 98
Roumanie	5,912	1·27	·15	1 42
Suède	5,175	1·94	·65	2 59
Suisse	3,315	1·71		1 71
Canada	5,371	·37		37

* Dans ce tableau on a retranché les centaines.

Je dois expliquer que dans le cas de la Suisse, les dépenses sont moins élevées, depuis quelques années, car une bonne partie des dépenses des années antérieures avaient été faites pour l'achat des armes et du matériel. Maintenant, elle n'a plus qu'à entretenir son matériel de guerre. Comme on le voit, le Canada dépense la magnifique somme de 37 cents par tête de sa population, pour sa milice. Un journal de Toronto, le " Telegram ", parlant l'autre jour d'un discours prononcé dernièrement par le directeur général des Postes, et dans lequel il parlait de la " vivifiante charrue " et dénonçait le militarisme, disait très judicieusement :

L'agriculteur verrait ses produits pourrir dans les champs, si l'Angleterre partageait l'amour exclusif de sir William Mulock pour la " vivifiante charrue ". Ce sont les navires de guerre protecteurs de l'agriculture, qui permettent aux cultivateurs canadiens d'expédier sur les marchés du monde les produits de la " vivifiante charrue". Tous les pays ont besoin de charrues, mais si on ne veut pas que le despotisme d'une nation militaire fasse la loi à l'univers, toutes les nations libres doivent mettre leurs " vivifiantes charrues " sous la protection des canons de son armée et de ses navires de guerre.

On pourrait compulser les archives de toutes les nations de la terrre, et à l'exception de la Corée et de deux ou trois états à demi-civilisées de l'Amérique Centrale et de l'Amérique du Sud, on ne trouverait pas un seul pays faisant aussi peu de dépenses que le Canada, qui se trouve dans la situation humiliante de laisser peser sur le contribuable anglais tous les frais de sa défense. Nous pouvons prendre les Etats-Unis comme exemple, et si le Canada devenait indépendant, s'il brisait les liens qui le rattachent à l'An-

gleterre, il nous faudrait assumer, pendant de nombreuses années, du moins, une énorme dépense de $4 par tête de notre population, pour assurer notre défense, parce qu'alors, nous ne pourrions plus compter que sur nous-mêmes.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

M. SAM. HUGHES : Pendant la suspension de la séance, plusieurs députés, des deux côtés de la Chambre, m'ont demandé d'indiquer les sources auxquelles j'ai puisé les renseignements que j'ai donnés cet après-midi. J'ai d'abord consulté la "Financial Reform Association's Almanac of England" une des meilleures publications statistiques qui professe des opinions très tranchées sur toutes les questions de cette nature. J'ai consulté aussi le "Statistician and Economist", un périodique américain, très bien fait. Pour les données plus anciennes, j'ai eu recours à une ancienne publication officielle qui a cessé de paraître en 1889 l' "American Almanac", qui était publiée par le bibliothécaire du Congrès, et dont les renseignements étaient très exacts. Parmi les autorités contemporaines, j'ai consulté la liasse de la "Tribune" de New-York, les publications du gouvernement des Etats-Unis, les Relevés du commerce et de la navigation du Canada, les Relevés statistiques de l'Angleterre. Je crois que les chiffres que j'ai donnés sont exacts; mais je n'ai pas tenu compte des unités.

M. A. T. THOMPSON : Avant que mon honorable collègue commence son discours, me permettra-t-il de lui poser une question ? Sur quoi se fonde-t-il pour dire que la dépense annuelle est de 37 cents par tête de la population ? Comprend-il dans ses calculs la dépense imputable sur le capital que nous ferons cette année par rapport à la milice ?

M. SAM. HUGHES : Non, j'ai puisé mes données dans le rapport du ministre du Commerce pour l'année 1903. Si l'honorable député voulait se donner la peine de diviser le grand total consigné dans ce rapport par le nombre d'habitants du Canada, il verrait que je n'exagère pas.

M. THOMPSON : Y compris la dépense imputable sur le capital ?

M. SAM. HUGHES : Je prends les données publiées dans ce rapport.

M. THOMPSON : Je ne crois pas que cette dépense soit comprise dans ces données.

M. SAM. HUGHES : A tout événement, c'est à 46 ou 47 cents, tout au plus, que l'on porte la dépense de cette année. Quoi qu'il en soit, voici ce à quoi je veux en venir. J'ai déjà fait connaître le tonnage de la marine marchande canadienne. Je vais maintenant faire part à la Chambre de quelques brèves données concernant les pays dont la marine marchande est d'un tonnage inférieur à celui de la nôtre, et indiquant les dépenses que chacun de ces pays s'impose pour soutenir sa marine et protéger son commerce maritime :

Pays.	Tonnage marchand.	Coût de la marine.
République Argentine	95,000	$5,516,000
Autriche-Hongrie	556,000	7,558,000
Brésil	158,000	13,408,000
Chili	113,000	4,003,000
Danemark	538,000	6,875,000
France	1,519,000	61,359,000
Italie	1,159,000	25,400,000
Mexique	18,000	2,285,000
Pays-Bas	612,000	6,675,000
Norvège	1,632,000	1,615,000
Portugal	106,000	4,187,000
Espagne	784,000	7,188,000
Suède	690,000	3,203,000
Canada	2,000,000	.....

Ainsi, le Canada n'a absolument rien à payer pour les quelque 2,000,000 de tonneaux de sa marine marchande, qui occupe le quatrième ou le cinquième rang parmi celles de l'univers. Ces derniers, je n'en doute pas, ne laisseront pas de causer quelque surprise aux membres de cette Chambre, et de faire naître quelque hésitation chez ceux qui parcourent le pays prônant la rupture des derniers liens qui nous rattachent à l'empire et l'indépendance du Canada.

L'année dernière, le volume de notre commerce s'est élevé au dixième environ de celui de la Grande Bretagne, le tonnage de notre marine a atteint le septième de celui de la marine marchande de la mère patrie, tandis que le chiffre de notre population représentait à peu près le huitième de la sienne. L'entretien de la marine coûte à la Grande-Bretagne la somme énorme de $150,000,000, si je ne me trompe. Le Canada bénéficie de la protection qui lui accorde cette marine dont l'entretien ne lui coûte absolument rien. Comme on l'a fort judicieusement dit, la flotte anglaise est la sauvegarde du commerce canadien, l'armée anglaise nous protège dans toutes les parties du monde. Par le passé, l'Angleterre a garanti nos emprunts, épargnant ainsi à la population du Canada le paiement d'intérêts considérables. La Grande-Bretagne a fait don au Canada de vastes terrains militaires, de forts et autres propriétés publiques de l'empire dont nous avons aujourd'hui la jouissance. C'est elle aussi qui dirige notre service consulaire, et tout ce que nous payons à l'empire en retour, c'est la moitié des frais de l'entretien d'une petite garnison à Esquimault. Malgré cela, certains membres de cette Chambre en sont encore à se demander si nous devons encore continuer de faire partie de ce grand empire.

Envisageons la question à un autre point de vue. Nos honorables ami de la droite ont suggéré divers moyens de défendre notre territoire. Dans un discours qu'il a prononcé en cette ville et que j'approuve en grande partie, le ministre de l'Intérieur a dit qu'il

dsirait que tout Canadien fût muni d'un fusil et de cartouches pour s'exercer au tir et qu'il fût établi partout des champs de tir. Voilà le désir exprimé par le ministre de l'Intérieur, l'un des plus jeunes et des plus brillants membres du parlement, l'un des esprits les plus éclairés du Canada, le Napoléon du gouvernement actuel. Tout récemment, le premier ministre lui-même se sentant en bonne disposition—ce fut peut-être chez lui un moment de faiblesse—exprima le désir de voir non seulement des sociétés de tir, mais des compagnies de volontaires se former dans toutes les villes, tous les villages et toutes les communes du Canada. Il n'est pas jusqu'au député de Labelle qui a abondé dans le sens du premier ministre. Voilà pour l'opinion de ces messieurs. De son côté, le " Globe," de Toronto, favorise un système de dépense bien différent.

Le " Globe " a fait connaître sa manière de voir en matière de défense. Pour la protection du territoire, nous nous en raporterons à l'obligeance de l'excellent voisin qu'est pour nous l'oncle Sam. Pour ce qui est de la défense maritime, nous sommes déjà abrités derrière les jupons de la Grande-Bretagne. Voilà qui est clair, plein d'esprit, cela va sans dire, et marqué au coin de la dignité qui sied à merveille à notre jeune nation.

Ces lignes sont extraites du " News," de Toronto, dont le rédacteur n'est autre que le biographe du premier ministre.

Voyons maintenant à combien reviendrait la mise en pratique du système cher à nos honorables amis de la droite. Le ministre de la Milice a lui-même présenté à la Chambre un budget se chiffrant entre $2,000,000 et $3,000,000, et cependant, son jeune et habile lieutenant, l'honorable député de Haldimand (M. A. T. Thompson) nous disait il y a un an à peine que malgré cette dépense nous n'avons que l'ombre de cadres.

M. A. T. THOMPSON : Parlais-je de la milice tout entière ?

M. SAM. HUGHES : Je ne me souviens pas au juste des termes dont s'est servi l'honorable député.

M. A. T. THOMPSON : Mon honorable ami voudrait-il me faire l'honneur de lire mon discours? Je ne puis que nier ce qu'il avance, comme j'ai déjà dû le faire plus d'une fois en cette enceinte.

M. SAM. HUGHES : Si je ne me trompe mon honorable collègue ne voulait parler que des corps ruraux.

M. A. T. THOMPSON : Mes remarques ne visaient que l'infanterie rurale, car, eu égard au supplément de solde qui leur est accordé pour les chevaux, la cavalerie et l'artillerie se trouvent en excellente condition.

M. SAM. HUGHES : J'accepte la parole de l'honorable député. Je ne veux pas lui attribuer une pensée qu'il n'a pas eue. Il faisait néanmoins allusion à la troupe de combat.

M. A. T. THOMPSON : A une partie seulement.

M. SAM. HUGHES : C'est une excellente chose d'avoir de l'artillerie et de la cavalerie, mais lisez l'histoire des guerres modernes, vous y verrez que c'est l'infanterie qui fait la plus forte partie de la besogne. De nos jours, la chose est bien établie, c'est le fusil qui fait les neuf dixièmes des victimes de la guerre. En définitive, c'est donc sur ces soldats-là que l'on doit compter, et l'honorable député reconnaît que l'infanterie, l'infanterie rurale n'est que l'ombre de ce qu'elle devrait être.

M. A. T. THOMPSON: L'honorable député aurait-il l'obligeance de citer quelque autre extrait de mes discours et répéter, par exemple, ce que j'ai dit à la présente session au sujet du remède que, sur mes conseils, le gouvernement a apporté à la situation?

M. SAM. HUGHES : Bien que l'honorable député se soit rétracté cette année, ses paroles n'en sont pas moins toujours consignées au compte rendu des débats.

M. A. T. THOMPSON : J'ai dit la vérité les deux fois.

M. SAM. HUGHES : Il y a au Canada 1,500,000 hommes en état de porter les armes, mais disons qu'il y en a un million de disponibles ; or, s'il fallait, accédant en cela au désir exprimé par le premier ministre, le ministre de l'Intérieur et le représentant de Labelle (M. Bourassa), fournir un fusil à chacun de ces hommes, nous nous trouverions immédiatement en face d'une dépense de $25,000,000 ; l'établissement des champs de tir coûterait tout de suite $50,000,000, car les fusils ne serviraient à rien si l'on ne pouvait s'exercer au tir ; et quinze charges de cartouches par années pour chaque homme, cela représente 50 cents pour chacun, soit $500,000 par an, ou $5,000,000 pour une période de dix années. L'organisation et le service d'inspection pendant dix ans de ces régiments et de ces compagnies de franc-tireurs coûteraient au moins $8,000,000—je fais mes calculs pour dix ans parce que les fusils ne durent jamais plus longtemps que cela. Il en coûterait donc $25,000,000 pour les fusils, $50,000,000 pour les champs de tir, $5,000,000 pour les cartouches, et $8,000,000 pour l'organisation et l'inspection, de sorte que pendant les dix premières années, la mise en pratique de la politique du premier ministre et de ses collègues coûterait au pays $88,000,000, soit $8,800,000 par an pour apprendre aux jeunes gens à se servir du fusil. Les journaux à la solde du gouvernement ont accusé l'ex-commandant général d'avoir cherché à engager le pays dans une dépense de $10,000,000 ou $12,000,000 à répartir sur trois ou quatre ans ; toutefois, cette accusation n'a jamais été prouvée. Mais voici que le Napoléon de la finance, le ministre de l'Intérieur, le premier ministre et le représentant de La-

belle (M. Bourassa) préconisent aujourd'hui une politique comportant une dépense annuelle de $8,800,000 ; or, qu'on le note bien, cette estimation-là ne comprend ni la marine, ni l'artillerie, ni les lourdes pièces, ni le harnachement, ni le matériel médical, ni les rations, ni les chevaux, ni les frais d'organisation, ni la solde des hommes. De plus, suivant sa louable habitude, le gouvernement ne manquerait pas de nommer de nombreux fonctionnaires aux gros émoluments pour surveiller cette organisation ; or, je n'ai pas compris dans mes calculs le chiffre de leurs appointements.

Pour ce qui est de la marine, si l'on veut comparer le Canada aux autres nations dont le commerce maritime est beaucoup moins important que le nôtre, qui possèdent moins de ports, qui ont moins de côtes à protéger, et des intérêts moindres dans toutes les parties du globe, on ne manquera pas de convenir qu'il n'y a pas d'exagération à dire que notre marine nous coûterait au moins $8,000,000 par année si l'on suivait la politique de ceux qui sont prêts à séparer le Canada de la Grande-Bretagne. Il faudrait en outre dépenser $3,000,000 pour l'équipement de la troupe, $5,000,000 pour l'artillerie, et cette somme ne suffirait pas à fortifier un port sur l'Atlantique et un autre sur le littoral du Pacifique. Il faudrait encore pourvoir aux appointements des fonctionnaires et à divers chefs de dépense, ce qui représenterait une somme d'au moins $10,000,000 à payer chaque année ; de sorte qu'avant de payer un seul dollar pour l'équipement et autres choses que j'ai mentionnées, le pays serait obligé de faire face à une dépense annuelle de $34,800,000, et, comparaison faite de cette dépense avec celle que font d'autres pays dont les conditions ont quelque similitude avec celles du nôtre, je ne crains pas d'affirmer que nous serions plutôt obligés de dépenser la moitié plus qu'un seul dollar de moins.

Passons à un autre aspect de la question. On n'a pas encore oublié les conférences qui se sont faites par tout le pays dans le but de préparer la rupture du lien qui nous rattache à la Grande-Bretagne. J'ai gardé le souvenir d'une savante conférence au cours de laquelle mon excellent ami, M. Eward, de Winnipeg, signala quelques-unes des difficultés avec lesquelles nous sommes aux prises ; le droit d'appel au Conseil privé, notre impuissance à conclure nos propres traités, le commandement de notre milice par un officier anglais, etc. Ces questions n'ont jamais été agitées, il est vrai, que par un très petit nombre de démagogues.

Comparons maintenant la stabilité de gouvernement qui fleurit à l'ombre du drapeau britannique à ce qui se passe en d'autres pays; il ne sera pas nécessaire, pour cela, de remonter à plus d'un siècle en arrière. Depuis cent ans, la constitution anglaise est restée la même, mais qu'a-t-on vu en France? J'ai toujours été un fervent admirateur de la France et de son peuple, parce que je sais apprécier les bonnes qualités des Français.

Des VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. SAM. HUGHES : Oui, je dis ouvertement, c'est toujours avec plaisir que je rends hommage à la nation française. Celle-ci ne m'est d'ailleurs pas tout à fait étrangère, y étant uni par les liens du sang et de l'amitié. Je puis donc en parler sans que les préjugés m'aveuglent, attendu que je ne fais que peu de cas de l'élément démagogique qui s'agite parfois en certains milieux canadiens et ai plus d'égards pour ses qualités que pour ses légères faiblesses.

Depuis 1792, la France a passé tour à tour sous les régimes de la monarchie, de la république, du directorat, du consulat, de l'empire, de la royauté, de la république, de l'empire et, encore une fois, de la république. En un siècle elle s'est trouvée assujettie à une douzaine de constitutions différentes; elle s'est vue couverte de sang, ravagée par la guerre, et son peuple a dû solder le coût des combats terribles qui, durant cette période, ont ensanglanté cette contrée merveilleuse. Au cours de ce siècle-là, la France a vu ses frontières subir des modifications extraordinaires; elle a conquis puis perdu l'Alsace et la Lorraine; sa frontière du nord s'est transformée; elle s'est annexé la Franche-Comté, la Savoie et Nice. Il fut un temps où une partie de l'Allemagne, les Pays-Bas, la Hollande, la Belgique et une partie de l'Italie lui appartenaient; elle a perdu tout cela depuis.

Passons en Allemagne: la confédération de l'Allemagne du Sud et l'ancienne Confédération du Rhin n'existent plus; des gouvernements de formes diverses se sont établis dans tout le pays, par suite, surtout, de l'intervention française, en Prusse, en Poméranie, dans le duché de Brandebourg, dans une partie de la Pologne, du Danemark et de la Suède, dans les villes libres, dans la Bavière, les duchés de Wurtemburg et de Bade, l'Alsace et la Lorraine—au cours de ce même siècle, chacune de ces contrées s'était, à des époques diverses, donné sa propre constitution; aujourd'hui, elles font toutes partie de la grande confédération de l'Allemagne du Nord. Leur constitution n'est plus la même. Elles aussi ont connu la dévastation de la guerre et toutes les horreurs qui l'accompagnent.

Durant la même période, l'Italie s'est annexé un certain nombre de nations autrefois indépendantes—c'est le sort qui attendrait le Canada le jour où il se séparerait de la Grande-Bretagne—ce sont : la Sardaigne, le Piémont, la Ligurie, la république Cisalpine, Venise, la Lombardie, la Toscane, les Etats de l'Eglise, Naples, les deux Siciles et le petit royaume d'Italie. Ces conquêtes se firent graduellement, l'une après l'autre; finalement, lors de la guerre franco-prussienne, en 1870, la capitale de l'Italie fut définitivement établie à Rome après avoir été

transférée de Turin à Florence. Pendant ce siècle, les populations qui composent aujourd'hui le royaume d'Italie furent assujetties à une douzaine de constitutions et connurent tous les inconvénients inséparables d'une telle situation.

Depuis cent ou cent-dix ans, des changements sont survenus dans les Pays-Bas et et la Belgique. Ces pays, connus autrefois sous le nom de Pays-Bas d'Autriche et de province de Hollande, firent un temps partie de la France; ils jouirent ensuite de trente années d'indépendance sous le nom de Pays-Bas-Unis, puis se séparèrent pour devenir la Belgique et la Hollande. Durant cette période, ils eurent différentes constitutions et connurent les horreurs de la guerre. Je pourrais passer en revue tous les Etats européens et établir que les conditions semblables ont prévalu sur tout le continent.

Quant aux Etats-Unis, on voit qu'ils n'ont cessé d'agrandir leur territoire. En 1803, ils achetaient la Louisiane de la France ; en 1819, ils achetaient la Floride de l'Espagne. En 1826, avec la connivence des Etats-Unis, le Texas obtint son indépendance du Mexique et s'annexa à la république américaine en 1845, à l'exception toutefois de la partie occidentale qui fut achetée plus tard. En 1846, le traité de l'Orégon porta la frontière de la 42ème parallèle jusque dans les montagnes Rocheuses à la 49ème parallèle ; et en 1853, le territoire américain fut encore agrandi vers la frontière du Mexique par l'achat de Gila-Gasden. Enfin, en 1898, les Etats-Unis conquérirent Porto-Rico et les Philippines et donnèrent l'indépendance aux cubains. Depuis cent ans, les Etats-Unis ont donc gardé leur constitution tout en s'agrandissant considérablement.

M. ARMAND LAVERGNE : Et le Canada ?

M. SAM. HUGHES : Le Canada fait partie de l'empire britannique ; durant cette même période il s'est formé en confédération, il a pris place au rang des nations, et est maintenant entré dans la voie de la coopération.

M. R. L. BORDEN : Du développement.

M. SAM. HUGHES : Oui, dans la voie du développement. Aujourd'hui, nous allons de concert avec la mère patrie, la main dans la main, et nous entendons qu'il en soit longtemps ainsi.

M. ARMAND LAVERGNE : Mon honorable ami voudra bien me permettre une question. Nos frontières n'ont-elles pas subi certains changements ?

M. SAM. HUGHES : Peut-être ; je ne suis pas très versé en géographie. Je ne vois pas cependant que le Canada ait conquis ou perdu la moindre parcelle de territoire ; il n'en possède pas. Notre pays appartient à la Grande-Bretagne. Ce sont l'or et le sang anglais, non les nôtres, qui ont acheté et conquis le sol canadien, et je ne sache pas que depuis nous ayons conquis ou perdu la moindre parcelle de territoire. Dans ce pays, l'on est libre, si on s'en sent le goût, de favoriser l'indépendance du Canada et de préconiser l'annexion aux Etats-Unis ; mais je suis persuadé que la grande majorité des Canadiens désirent l'établissement de relations plus étroites avec la mère patrie, dont ils veulent devenir les associés véritables en assumant leur part de ses charges ; qu'ils n'entendent pas se contenter d'une capitation annuelle de 40 ou 50 cents pour pourvoir à l'entretien de la milice quand ils n'ont rien à payer pour la dépense navale, alors que tous les autres pays dont le commerce maritime n'atteint pas la moitié du nôtre consacrent des millions à leur marine. Véritablement associés à la mère patrie, nous jouissons de tous les avantages qui découlent de la coopération commerciale ; nous occuperions parmi les nations le rang distingué que l'Angleterre a su garder à travers les siècles, alors que toutes les autres nations, l'histoire le prouve, se trouvaient en proie au désordre intérieur et à la désagrégation.

Je ferai observer en terminant qu'une telle union constituerait une leçon de choses plus susceptible que toute autre d'assurer la paix et la prospérité universelles. Qui n'a entendu parler du massacre que l'on fait des humains en différents pays ? Au Soudan, au cours des dix années qui ont précédé l'occupation anglaise, plus de trois millions d'êtres humains ont été cruellement mis à mort. Depuis que l'Angleterre en a pris possession, ce pays est entré dans la voie de la prospérité ; le chiffre de ses recettes excède de beaucoup celui de ses dépenses. En outre, tout comme la mère patrie, le Canada fait aujourd'hui un certain commerce avec ce pays-là. Les Etats-Unis ont ouvert les Philippines à la civilisation et les ont dotées d'une forme moderne de gouvernement. Alliée aux Etats-Unis—comme j'aimerais la voir—et unie à ses colonies, la Grande-Bretagne serait en mesure de dicter ses conditions à tous les tyrans de l'univers.

Au cours des derniers douze mois, plus de 40,000 personnes ont été massacrées en Turquie, et cependant l'Europe reste impassible devant cet horrible spectacle, les querelles qui la divisent l'empêcherait d'intervenir. Mais si la Grande-Bretagne et ses colonies étaient alliées à la république américaine, elles pourraient ordonner au sultan de Turquie ou au gouvernement de tout autre pays de cesser ces persécutions dont on verrait immédiatement la fin.

Lorsque, il y a longtemps de cela, la persécution la plus effrénée exerçait ses ravages au sein des Alpes, Cromwell envoya un message—l'Angleterre était loin de jouir alors du prestige qu'elle a aujourd'hui—où il annonçait que si la persécution ne cessait pas immédiatement, on entendrait gronder les canons anglais et l'on verrait les soldats de l'Angleterre non pas dans les montagnes de la Suisse ou sur les collines des Alpes, mais sous les murs et dans les rues de Rome.

L'envoi de ce message eut pour effet de faire cesser immédiatement les persécutions. De même si les nations civilisées, si seulement la Grande Bretagne et ses colonies s'alliaient aux Etats-Unis pour prendre une action commune, il s'ensuivrait un état de choses qui assurerait la paix et la prospérité universelles et mettrait fin à toutes ces guerres sanglantes et coûteuses.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT met la motion aux voix.

M. TALBOT : Je ferai observer que nul n'a appuyé la motion.

M. INGRAM : Au contraire, et celui qui l'appuie vaut autant que celui qui vient de faire cette observation.

L'amendement de M. Tisdale est rejeté sur division.

M. HANCE J. LOGAN : Je désire proposer un amendement ; avant de le présenter je crois devoir faire une couple d'observations explicatives. Loin de suivre l'exemple de mon honorable collègue de Victoria (M. Sam. Hughes), je serai aussi bref que possible dans mes explications. Je demanderai la suppression des articles 79, 80 et 81 et leur remplacement par de nouvelles dispositions. Ces articles ont rapport à la mise de la milice sous les armes en cas d'émeute ou de violation de la paix ; elles autorisent trois juges de paix à requérier le secours de la force armée en tout temps ; il leur suffit, pour cela, d'adresser une requisition au commandant de district. Au reçu de la réquisition, cet officier est tenu d'envoyer la milice dans la localité où la violation de la paix se produit ou est appréhendée. Il ne me paraît pas sage de conférer un tel pouvoir à trois hommes revêtus d'aucune responsabilité. Au Canada comme aux Etats-Unis, il est arrivé d'appeler la milice quand ses services n'étaient pas réellement nécessaires. Ainsi, il existe de sérieuses divergences d'opinion quant à la nécessité réelle qu'il y avait d'envoyer la milice à Valleyfield ; on l'y a certainement appelée en dépit des protestations des autorités civiles. On se demande aussi s'il y avait bien lieu de demander l'intervention de la milice à Sydney, il y a quelques semaines. Personnellement, je ne connais rien de l'affaire ; je sais seulement que l'on s'est posé cette question-là. Nous devrions faire en sorte qu'il soit plus difficile d'appeler les soldats pour faire feu sur leurs concitoyens sur les ordres d'une compagnie quelconque. Je veux bien que l'on puisse appeler la milice en cas d'absolue nécessité, mais je ne crois pas que l'on doive revêtir trois juges de paix, responsables à personne, du pouvoir d'appeler la troupe lorsqu'une violation de la paix se produit ou est appréhendée. L'amendement que je proposerai porte qu'en pareille éventualité, on devra d'abord s'adresser au chef de la municipalité, car c'est cette dernière, en fin de compte, qui est tenue de solder les frais d'appel de la milice. En d'autres termes, lorsqu'il se produira quelque violation de la paix, c'est au maire, ou au préfet, ou à tout autre chef ou chef intérimaire de la municipalité qu'il appartiendra d'abord de requérir l'intervention militaire. Advenant le cas où le maire refuserait ou serait incapable d'agir, on pourrait alors s'adresser au juge de la cour de comté ou de district ayant juridiction dans cette localité, ou, à son défaut, à tout juge de la cour supérieure y ayant juridiction. Autrement dit, je veux que le pouvoir de requérir la force armée appartienne en premier lieu à une personne immédiatement responsable au peuple ; car c'est celui-ci qui paie les pots cassés. Au cas où le maire ou le préfet refuseraient d'intervenir à raison d'influences plus ou moins légitimes, on pourra alors s'adresser aux tribunaux. Je propose donc cet amendement :

Que le bill (n° 5) concernant la milice du Canada ne subisse pas maintenant sa troisième lecture, mais soit renvoyé au comité général de la Chambre avec instruction de l'amender en substituant ce qui suit aux articles 79, 80 et 81 dudit bill :

79. Le commandant de district, s'il est présent dans la localité et capable d'agir, ou, s'il n'est pas ainsi présent ou est incapable d'agir par maladie ou autre cause, l'officier le plus élevé en grade de la milice active dans une localité, doit appeler cette milice ou ce qu'il en juge nécessaire pour empêcher ou réprimer toute telle émeute ou violation de la paix appréhendée ou déjà commencée, lorsqu'il en est requis par écrit par les autorités civiles ci-après mentionnées ; toutefois, en tant que la troupe permanente est disponible, au jugement de l'officier auquel la demande est faite, il doit être employé un nombre suffisant d'hommes de cette troupe avant que l'on ait recours à d'autres corps de milice.

79a. Les autorités civiles qui pourront faire cette réquisition, sont—

(a) Si la localité où cette émeute ou violation de la paix se produit ou est appréhendée, est organisée en municipalité, le maire, ou le préfet, ou autre chef ou chef intérimaire de la municipalité, à moins qu'il n'ait refusé ou ne soit incapable d'agir, et dans ce cas le juge de cour de comté ou de district ayant juridiction dans cette localité,, ou s'il n'y a pas un tel juge de cour de comté ou de district, tout juge d'une cour supérieure y ayant juridiction.

(b) Si la localité où cette émeute ou la violation de la paix se produit ou est appréhendée n'est pas organisée en municipalité, le juge de cour de comté ou de district, ou l'un des juges de cour de comté ou de district, ayant juridic- dans cette localité, ou s'il n'y a pas un tel juge de cour de comté ou de district, alors tout juge d'une cour supérieure y ayant juridiction.

2. Partout où, sous l'empire du paragraphe premier de cet article, un juge est désigné comme l'autorité civile par laquelle une réquisition peut être faite, et que ce juge n'existe pas, ou que le juge, ou tous les juges, qui auraient pu agir sont absents, ou ne peuvent pas agir, la réquisition peut être faite par cinq juges de paix ayant juridiction à l'endroit où ladite émeute ou violation de la paix se produit ou est appréhendée.

(3) Quand la réquisition est faite par un juge, toutes les dispositions y contenues seront fina-

les et obligatoires pour toutes personnes que la chose pourra concerner.

(4) Quand la réquisition est faite par des juges de paix, les motifs invoqués ne pourront être discutés ni contestés par l'officier à qui est faite cette réquisition.

80. Dans toute réquisition de ce genre, on déclarera qu'une émeute ou violation de la paix s'est produite ou est appréhendée, et que les services de la milice active sont demandés pour venir en aide aux autorités civiles.

81. La réquisition peut être dans la forme suivante, ou dans une forme analogue, et la formule peut varier suivant le cas :

Comté de

Savoir :

Attendu qu'il nous a été démontré d'une façon suffisante qu'une émeute ou une violation de la paix, que l'autorité civile est impuissante (ou à réprimer, ou prévenir, ou maîtriser) sans l'aide de la milice active, s'est produite ou est en cours (ou est appréhendée comme vraisemblablement dans le cas de se produire) à (ou dans) un endroit ayant une organisation municipale (ou sans organisation municipale).

Et attendu (énoncez ici les autres faits dont dépend l'autorité de la personne ou des personnes de faire la réquisition, comme, par exemple, que le maire, etc., a refusé ou est incapable d'agir, ou qu'un juge ou tous les juges qui auraient pu agir sont absents ou sont incapables d'agir, ou qu'il n'y a pas de juge revêtu de l'autorité voulue).

Les présentes sont aux fins de vous enjoindre d'appeler la milice active présente dans , ou toute partie de cette milice que vous jugerez nécessaire, pour réprimer (ou prévenir, ou maîtriser) cette émeute ou violation de la paix.

Daté à ce jour de 19.

(Suivant ici la ou les signatures des autorités civiles qui ont fait la réquisition suivies de mots ou de lettres indiquant en quelle qualité elles agissent.)

On observera que l'article 79a porte que dans les localités non organisées en municipalités, où il n'y a ni juge, ni maire ou préfet, cinq juges de paix peuvent appeler la milice, tandis que dans toutes les autres parties du Canada, villes et municipalités, la milice ne peut être appelée que sur une réquisition du chef de la municipalité ou, en cas de refus ou d'incapacité de sa part, par un juge ayant juridction dans cette partie-là du Dominion.

L'honorable leader de la gauche ayant sous les yeux une copie de mon amendement, je lui signalerai certaine disposition particulière de l'article 79a. Après y avoir bien réfléchi, je crois qu'il vaudra mieux modifier un peu cet amendement. L'on pourrait adjoindre deux juges de paix au maire ou au préfet—mais décréter que le maire ou le préfet devront consentir——

M. GOURLEY : Pourquoi pas deux conseillers?

M. LOGAN : Cette proposition a été faite, mais je crains qu'elle ne soit guère réalisable dans une grande ville comme Toronto ou Montréal. Lorsqu'il faut agir promptement, comme dans ces cas-là, on peut toujours s'adresser au maire, et il se trouve invariablement quelque magistrat disponible dans le district. Sous sa forme actuelle, mon amendement confère à un seul homme—au maire—le pouvoir d'appeler la milice ; or, il pourrait se faire que cet homme laissât à désirer, qu'il fût irritable ou apte à subir de mauvaises influences. Il ne serait donc pas sage, ce me semble, de conférer à une seule et même personne le pouvoir d'appeler la milice pour la diriger peut-être contre ses concitoyens. C'est pourquoi je modifierai mon amendement en comité en ajoutant les mots "et deux juges de paix" après les mots "le maire ou le préfet." En vertu de la loi actuelle, la réquisition de la milice doit être signée par trois magistrats dont l'un doit être le maire ou le préfet ; mais il est décrété plus loin que malgré le refus d'agir et les protestations du maire ou du préfet il est loisible aux deux autres magistrats d'appeler la milice. Tel que je le présenterai au comité, mon amendement n'autorisera pas le maire seul à appeler la troupe ; sa réquisition devra aussi être signée par deux magistrats, mais il pourra empêcher l'appel de la milice par deux magistrats. Dans ce cas, il faudra s'adresser au juge de la cour de comté ou, en certaines parties du pays, au juge de la cour supérieure.

Sir FREDERICK BORDEN : Avant que mon honorable ami (M. Logan) reprenne son siège, je lui demanderai de vouloir bien m'indiquer d'une manière précise quels sont les termes du bill qu'il entend modifier par son amendement.

M. LOGAN : Je lirai tout d'abord l'ancien article.

M. TISDALE : L'honorable député veut sans doute parler de l'article correspondant du présent bill?

M. LOGAN : Il ne comporte pas de modification, si je ne me trompe.

M. TISDALE : Je crois que si. Je me suis trouvé dans le cas d'agir en pareilles circonstances. On s'adresse à l'officier le plus élevé en grade présent dans la localité—on peut s'adresser à un capitaine de préférence à un colonel.

M. LOGAN : Ce n'est pas de cela que je parle. Il ne s'agit pas de savoir à qui la réquisition sera adressée, mais bien quelle autorité civile aura le pouvoir d'appeler la milice. Si je ne me trompe, l'ancienne et la nouvelle loi sont d'accord sur ce point.

M. GOURLEY : Oui.

L'honorable M. FITZPATRICK : Excepté que le mot "doit" se trouver dans le nouveau bill, tandis que le mot "peut" se trouve dans la loi actuelle.

M. LOGAN : Peu importe ; car si le nouveau bill dispose que cet officier "doit" agir, il peut aussi ne pas intervenir, auquel cas le fait est rapporté au commandant du district. En vertu de la loi actuelle, le

maire "peut" être l'un des magistrats autorisés à appeler la milice, tandis qu'en vertu des disposition du nouveau bill, il "doit" en être un, mais cependant, je le répète, cela ne fait aucune différence, car lorsque rapport est fait au commandant du district, l'incident semble clos, et la milice peut encore être appelée par les trois juges de paix. L'ancien bill autorisait ces trois magistrats à appeler la milice ; l'amendement dont je saisis la Chambre substitue le maire d'une localité érigée en municipalité, vu le préfet d'un comté ou d'un district aux trois juges de paix et au président ou "custos" des sessions trimestrielles de la paix. Il y est en outre décrété que, advenant le cas où le maire ou le préfet refuseraient ou seraient incapables d'agir; on en appellera au juge de la cour de comté en certaines parties du Dominion, et à la cour supérieure en d'autres parties.

M. R. L. BORDEN : L'honorable deputé veut-il parler d'appel au sens technique ?

M. LOGAN : Ce n'est pas précisément un appel que je veux dire. Supposons qu'une grève éclate——

M. GOURLEY : C'est une "demande" qu'il faudrait dire.

M. LOGAN : Une demande constitue un appel; en effet, l'habitant d'une localité organisée en municipalité qui croirait son bien menacé s'adresserait au maire et lui demanderait d'appeler la milice; si le maire refusait d'agir, le citoyen en question pourrait alors s'adresser au juge de la cour de comté.

M. GOURLEY : J'espère que le ministre de la Milice agréera l'essence de cette motion. Je n'ai pas eu le temps d'en étudier la forme, mais cela n'est qu'un détail. Comme l'a dit mon honorable ami de Cumberland (M. Logan), il n'existe que fort peu de différence entre l'article correspondant du bill et celui de la loi actuelle. Si la loi actuelle désigne particulièrement le commandant de district, e présent bill augmente le nombre des officiers parmi lesquels on pourra choisir. Mais nul officier ne peut intervenir si ce n'est sur la réquisition de trois juges de paix. C'est sur ce point que, dans l'intérêt de la Nouvelle-Ecosse, j'entends insister. Lorsque, en 1868, la loi actuelle de la Milice fut établie, les conditions des provinces maritimes étaient absolument différentes de ce qu'elles sont aujourd'hui ; le Nouvelle-Ecosse n'avait pas alors d'autorités municipales, le gouvernement des municipalités y était exercé par la cour des sessions trimestrielles dirigée par un président ou "custos". Le présent bill fait encore allusion au "custos". C'est une anomalie qu'il faudrait faire disparaître, du moins en ce qui concerne les provinces maritimes, puisqu'on n'y voit plus de custos, et que, par conséquent, il n'en existe plus dans le pays. Il y a donc là une disposition qui n'a plus aucune raison d'être. Je prie le ministre d'observer que le custos avait autrefois la direction des affaires municipales ; il convenait que, en sa qualité de chef de la municipalité tenue de solder les frais du recours à la force armée, il fut revêtu de cette autorité. Maintenant que les conditions sont changées, je voudrais que la nouvelle loi fût en rapport avec le nouvel état de choses. A l'heure qu'il est, il n'y a plus ni custos responsable à la population du comté, ni cour des sessions trimestrielles ; on leur a substitué des conseils municipaux revêtus de toute l'autorité dont jouissaient jadis les cours de sessions trimestrielles. Or, comme la loi conférait au custos—chef et représentant de ceux qui étaient tenus de payer les frais—le pouvoir d'appeler la milice, on devrait aujourd'hui revêtir de ce pouvoir ceux-là même qui sont tenus de payer ces frais. Toute municipalité doit avoir son mot à dire lorsqu'il s'agit de la grever d'une forte dépense.

Je n'ai pas connaissance de cette motion que par la lecture qui en a été faite, mais je n'hésite pas à dire que la teneur en devrait être insérée dans le présent bill. Toutefois, ayant posé ce principe, mon honorable collègue aurait dû, ce me semble, arriver à une conclusion plus logique en conférant le pouvoir d'appeler la milice à la municipalité même, c'est-à-dire au maire et, disons, à trois conseillers.

On parle de l'impossibilité de réunir le conseil municipal; eh mais, il n'est pas, à la Nouvelle-Ecosse, de ville dont on ne puisse réunir le conseil, ou du moins la majorité de ses membres, dans un délai d'une demi-heure. Les émeutes n'éclatent jamais subitement; elles ne se produisent qu'après des semaines et des semaines passées en délibération. Il ne saurait survenir de violation de la paix assez subite pour qu'il soit impossible de réunir le conseil municipal. Il existe aujourd'hui des communications téléphoniques dans tous les comtés. Qu'une émeute éclate dans une ville du comté de Colchester gouvernée par un conseil municipal; en une heure de temps, tout le monde serait averti. Cette disposition ne me semble donc pas avantageuse, attendu que l'on pourrait s'adresser au conseil municipal en presque aussi peu de temps qu'à trois magistrats du comté. Tout en approuvant le principe de cet amendement, je crois cependant que le pouvoir dont il s'agit ici devrait être conféré au maire, et, disons, à trois membres du conseil de toute municipalité régulièrement établie; le conseil pourrait peut-être aussi décider la question à une tenue spéciale convoquée vingt-quatre heures d'avance. Pour un conseil de comté, la convocation devrait peut-être faite quarante-huit heures d'avance. Il me paraît dangereux de conférer un pouvoir aussi grand à trois magistrats irresponsables. A l'heure qu'il est, le magistrat de la Nouvelle-Ecosse est absolument irresponsable; c'est simplement une sorte de juge de la cour d'assises exerçant une juridiction sommaire. Il n'est res-

ponsable à âme qui vive. C'est une erreur de revêtir trois magistrats d'un pouvoir aussi considérable. Il arrive très souvent que ces magistrats sont à l'emploi des compagnies même qui désirent les voir exercer ce pouvoir. On me dit que cela s'est vu à l'occasion de la grève de Sydney; or, par suite de l'appel de la milice, cette ville va être appelée à solder une dépense énorme. Si l'on avait consulté le conseil de ville de Sydney, les élus de leurs concitoyens, des avocats et des négociants qui se seraient fait une juste idée de leur responsabilité dans la circonstance, la milice n'eût pas été appelée. Mais on ne s'occupa pas d'eux, on s'adressa à trois magistrats absolument irresponsables et à l'emploi de la compagnie, qui appelèrent la milice, faisant ainsi peser sur leurs concitoyens le fardeau d'une dépense d'environ $50,000. Je m'étonne que la foule ne les ait pas attaqués.

L'amendement de mon honorable ami de Cumberland (M. Logan) me paraît bien inspiré. Je demande seulement qu'il le rédige avec soin. Je ne veux pas d'un texte qui n'a pas été mûrement délibéré ; mais le ministre de la Milice devrait agréer la teneur de l'amendement parce que, je le répète, les conditions des provinces maritimes ont changé depuis l'établissement de la loi actuelle.

La disposition suivante est merveilleuse. Nous avons, à la Nouvelle-Ecosse, des juges de cour de comté et de la cour supérieure. Dans les localités où il n'existe ni conseil de ville ni conseil de comté, on pourra s'adresser à un juge. En n'importe quelle partie de ma province on peut s'adresser à un juge en moins de cinq heures. Homme à l'esprit droit et éclairé, le juge s'assurera de la vérité des faits au moyen de la déclaration assermentée de quelque personne responsable, et saura exercer une aussi sage discrétion que les trois magistrats. N'oublions pas qu'il n'est pas laissé la moindre discrétion à l'officier commandant la milice.

Si une requête semblable lui est présentée, il agira ; il est donc très important que cette demande soit adressée à ceux qui sont considérés comme étant des citoyens très respectables. En effet, il s'agit du pouvoir le plus important que le peuple peut exercer, et ce pouvoir ne peut être le jouet du caprice d'individus tout à fait irresponsables. L'honorable ministre de la Milice doit savoir combien sont peu dignes de confiance un grand nombre de magistrats de la Nouvelle-Ecosse. A n'importe quel moment, on peut réunir trois de ces derniers pour faire condamner à mort un accusé. Sans doute, un grand nombre d'entre eux sont des hommes respectables, mais n'empêche qu'à un moment donné, n'importe quel intéressé peut choisir trois magistrats indignes de confiance pour appeler la milice sous les armes. Le coût en sera exigé de la ville ou du village dont les autorités n'auront pas même été consultées à propos de cet appel. J'espère sincèrement que l'honorable ministre de Milice verra à ce que le principe de cet amendement soit adopté et à ce que l'article en question soit rédigé de manière à ne laisser planer aucune ambiguïté sur ce point.

M. ARCHIBALD CAMPBELL : En ma qualité de membre de cette Chambre, je veux protester ouvertement contre cette façon de procéder. Ce projet de loi nous a été soumis dès les premiers jours de la session. On l'a discuté et modifié en comité, et cela librement ; ce bill a été réimprimé et, depuis le commencement de la session, on a, sous le prétexte d'étudier cette mesure, gaspillé un temps que la Chambre aurait pu consacrer à l'examen de questions plus importantes. Voici, qu'à la fin de la session, on propose un amendement important à ce projet de loi, lorsque motion est faite que ce dernier soit lu une troisième fois ; on n'a pas donné avis de cette proposition. J'ignore si celle-ci contient une disposition avantageuse ou non, mais je dis que nous avons tort d'agir ainsi à l'imprévu—en acceptant un amendement aussi long et aussi important. Quant à moi, je proteste d'avance contre l'adoption, ce soir, d'une disposition semblable.

M. A. W. PUTTEE : Monsieur le président, je ne crois pas que la session soit trop avancée pour opérer un changement aussi sage que celui-ci. A mon point de vue, cet amendement devrait être adopté, car il remplacerait nécessairement et à bon droit l'article 79 du bill tel que rédigé maintenant. Quand nous avons étudié ce projet de loi en comité, j'ai fait une proposition analogue à celle-ci. J'ai démontré le peu de logique de l'article 79. Celui-ci contient une disposition disant qu'on peut appeler la milice à la demande de deux juges de paix et du maire et que, si ce dernier refuse de signer une requête à cet effet, son refus est simplement noté et les choses se passent comme si rien n'était. J'ai fait remarquer que le maire est la seule personne qui représente la population qui devra payer le coût de cet appel à la milice et que, s'il refuse, il faudrait une autorité supérieure quelconque pour passer outre.

Je crois que si cet amendement était adopté, son application serait bien avantageuse. En effet, ce serait le maire et le préfet qui se trouveraient à assumer la responsabilité de cet appel à la milice. Aussi, dans un temps d'excitation, lorsque, comme cela se produit assez souvent, des gens se soulèveront ou profiteront des circonstances pour servir des fins quelconques, lorqu'on demandera à grands cris le secours de la milice, le maire comprendra la responsabilité de sa position; il exercera le pouvoir dont il jouit en sa qualité de chef de la municipalité ; il assermentera des constables spéciaux pour maintenir la paix et l'ordre. Je prétends que cela est de beaucoup préférable à ce pouvoir qu'on accorderait aux magistrats de faire appel à la milice.

Sir FREDERICK BORDEN : Je veux déclarer que l'amendement présenté par l'on

honorable ami (M. Logan) ne m'a été connu que tout dernièrement ; j'ai dû m'occuper tellement de la discussion, cet après-midi, que je n'ai pas eu le temps d'examiner cette proposition. Toutefois, comme mon honorable ami de Colchester et d'autres députés qui ont parlé sur ce sujet, ont dit que cette disposition avait quelque chose de bon—et je partage cette opinion—et comme je considère que cette question constitue l'un des détails les plus importants de tout ce projet de loi, je crois que, même à cette phase avancée de la session, on doit étudier, comme elle le mérite, la proposition de mon honorable ami. De même que l'honorable député d'York (M. Campbell), je désire qu'on en finisse avec ce projet de loi. J'ose dire que je l'emporte sur lui, à ce point de vue ; mais, cependant, il n'est jamais trop tard pour bien faire ; si nous avons, au cours de cette session, manqué de saisir le point principal nécessaire à rendre cette partie de la loi ce qu'elle devrait être, il est évidemment de notre devoir d'exécuter maintenant ce que nous aurions dû faire déjà. Je serais donc disposé à faire la proposition suivante : si l'on voulait consentir à ne pas s'en tenir à la rédaction exacte de cet amendement, c'est-dire si l'on consentait à ce que les termes mêmes de ce dernier pussent être amendés, la Chambre pourrait se former en comité.

M. TISDALE : Depuis longtemps, ce pouvoir d'appeler la milice a été accordé aux magistrats, mais si les personnes nommées à cette fonction par les gouvernements des différentes provinces possèdent le caractère qu'on s'est plu à leur attribuer, il est temps qu'on leur enlève ce pouvoir. Ces magistrats ont un grand pouvoir sur la liberté individuelle, et l'on ne peut souffrir qu'on vienne dire ici que des individus du calibre de ceux dont on a parlé ce soir sont nommés pour remplir des fonctions aussi importantes. Si on ne choisissait comme magistrats que des personnes dignes de l'être, je combattrais cet amendement, mais vu l'opinion généralement exprimée que ce choix judicieux n'est pas fait, je considère qu'on ne doit pas laisser à ces magistrats le pouvoir que leur accorde cet article du projet de loi que nous étudions maintenant.

M. GOURLEY : Il y a nombre de bon magistrats à la Nouvelle-Ecosse, mais on en trouve quelques-uns qui ne sont nommés que pour des raisons politiques seulement ; c'est probablement à ces derniers que s'adresseront ceux qui voudront faire un appel à la milice.

M. TALBOT : Je n'ai qu'un mot à dire. Nous savons qu'aujourd'hui la moitié des grèves organisées au Canada sont l'œuvre des associations ouvrières des Etats-Unis ; tenant compte de ce fait, le parlement ne devrait rien faire pour rendre impossible ou difficile un appel à la milice, lorsqu'il s'agira d'aider le pouvoir civil à protéger la vie ou la propriété des citoyens. Peu m'importent les moyens qu'on prendra pour arriver à ce but, mais ce projet de loi devrait accorder simplement le pouvoir d'appeler la milice, quand cela est nécessaire.

M. R. L. BORDEN : Le 22 mars dernier, quand nous avons discuté cet article, j'ai appelé l'attention de la Chambre sur l'opportunité d'accorder aux conseils municipaux—qui devront payer les dépenses occasionnées de ce chef—des droits plus étendus relativement à cet appel à la milice dans certains cas. Mon honorable ami (sir Frederick Borden) n'a pas répondu à cette observation, mais, le même jour, j'ai demandé à l'honorable ministre de la Justice s'il ne partageait pas cette opinion. Ce dernier me répondit carrément que, tout en comprenant l'importance de la question, il fallait tenir compte de la répulsion possible des autorités municipales d'appeler la milice à leur aide, vu le fait qu'elles seraient obligées de payer les dépenses que cela occasionnerait. Il me semble que la proposition de mon honorable ami de Cumberland (M. Logan) a bien sa raison d'être, mais sa rédaction devrait être soigneusement étudiée. L'honorable député veut faire intervenir l'autorité judiciaire dans le cas où les conseils municipaux refuseraient d'agir, lorsque la nécessité s'en ferait sentir ; mais encore faut-il peser avec soin la façon dont cette intervention devra se faire. Le juge pourrait-il agir *ex parte*, sans en donner avis au reste de la communauté? Et, si cet avis est nécessaire, avant qu'il soit donné, l'émeute peut battre son plein. Si l'on me demandait d'interpréter cet amendement, je ne pourrais le faire qu'après l'avoir étudié très attentivement. Mon honorable ami a dit qu'il s'agissait d'un appel, mais, à mon avis, il ne saurait en être ainsi. L'honorable député (M. Logan) croit-il que le juge devrait agir en sa qualité de fonctionnaire judiciaire, suivant la preuve qu'on établit devant lui?

M. LOGAN : Je veux que la première demande pour obtenir l'aide de la milice soit adressée au maire et que, si ce dernier refuse ou néglige d'appeler la milice, alors que les parties qui souffrent de l'émeute, puissent s'adresser au juge de la cour de comté de la même façon qu'elles se sont adressées au maire, en premier lieu.

M. R. L. BORDEN : Il ne s'agit pas de griefs. L'idée première était que trois magistrats nommés pour maintenir la paix, pourraient, en leur qualité de gardiens de l'ordre public, appeler la milice pour aider le pouvoir civil dans les cas de nécessité. On n'a jamais eu l'intention, et cela ne peut être non plus, d'accorder à un personne qui se prétend lésée, le pouvoir de demander le secours de la milice. Il faut considérer d'abord l'ordre public, mais les droits des particuliers se trouvent compris dans cette disposition relative au maintien de la paix publique, parce que la propriété des citoyens eut être détruite. Mon honorable ami

(M. Logan) prétend qu'il faut simplement dire au juge qu'il faut appeler la milice, sans qu'il soit nécessaire de prouver cette nécessité.

M. LOGAN : Il vous faudra toujours convaincre le juge, car ce dernier ne fera pas un appel à la milice sans qu'on lui démontre la nécessité de cette mesure.

M. R. L. BORDEN : Quand vous dites qu'il faut convaincre le juge, vous devriez laisser entendre qu'il faut une preuve quelconque.

M. LOGAN : Quand l'émeute bat son plein, on n'a pas le temps de faire une enquête.

M. R. L. BORDEN : C'est précisément là mon avis, et voilà pourquoi je ne vois pas comment on pourrait s'adresser à un magistrat en sa qualité de juge. Le juge ayant autorité dans le district peut demeurer à cinquante milles de l'endroit où règne l'émeute ; si l'on ne s'adresse pas à lui en sa qualité d'officier de la justice et si l'on ne fait aucune preuve, comment pourra-t-il connaître les circonstances et les détails de cette émeute ? Le juge de paix doit, suppose-t-on, savoir tous les détails de l'émeute, vu la connaissance personnelle qu'il a de la localité ; il est supposé connaître si le péril est imminent. Mais un juge qui demeure à cinquante ou soixante milles de l'endroit de l'émeute, ne connaîtra de celle-ci que ce que lui répéteront certaines personnes, ou que ce qu'il lira dans les journaux. Je ne signale pas cette difficulté dans le but de nuire à l'objet que se propose d'atteindre mon honorable ami de Cumberland, parce que j'ai déjà exprimé mon opinion en faveur de cet objet ; mais je fais simplement remarquer que cette question n'est pas facile à résoudre. Nous devons empêcher que la milice soit appelée pour des fins autres que celles mentionnées dans le statut. Nous accordons aux municipalités le pouvoir d'appeler la milice mais nous ne voulons pas qu'on se serve de celle-ci dans le but de pressurer une corporation de personnes dans l'intérêt de quelque particulier.

Nous désirons que la milice soit appelée, lorsque la paix publique est troublée, ou lorsqu'on a raison de croire que l'ordre public sera rompu, parce que nous voulons que la paix soit maintenue dans le pays. Il nous faut tenir compte de tout cela, mais il n'est pas aussi facile d'exprimer clairement l'objet que nous avons en vue. J'appuierai la motion demandant qu'on renvoie ce bill au comité général de la Chambre ; dans ce cas, nous pourrons, peut-être, trouver le moyen de sortir de cette difficulté et de rendre le statut plus efficace et plus explicite qu'il ne l'est maintenant. En effet, je partage parfaitement l'opinion exprimée par mon honorable ami de Cumberland quand, au cours de ses observations, il a dit que la loi dans sa forme actuelle n'est pas satisfaisante.

L'amendement est adopté et la Chambre se forme en comité.

M. LOGAN : Je propose que les articles 79, 80 et 81 de ce projet de loi soient remis en discussion.

La motion est adoptée.

M. TISDALE : Si je comprends bien, cet amendement a pour but, d'abord, de donner aux autorités municipales un pouvoir absolu dans cette matière, et, en second lieu, d'accorder ce pouvoir à un juge, si les conseils municipaux refusent ou négligent d'agir.

M. LOGAN : Oui, en tant qu'il s'agit de muncipalités organisées. Il y a une disposition spéciale relative aux districts non organisés.

M. TISDALE : Si vous accordez ce pouvoir aux municipalités, vous devrez observer deux choses. A mon avis, on ne devrait pas déléguer cette autorité aux représentants d'une municipalité seulement, parce que ce sont des fonctionnaires élus par les contribuables, intéressés dans l'administration municipale, et qu'ils peuvent être influencés plutôt par la question des dépenses que par l'urgence des circonstances. Nous devons nous rappeler—car autrement il n'y aura aucune raison pour adopter cette législation—que la vie et la propriété des citoyens sont bien au-dessus des considérations de dépenses ; c'est pourquoi nous devons considérer non seulement ceux qui sont responsables des dépenses, mais encore la personne en qui la législature a confiance et qui peut exprimer son opinion, lorsqu'il s'agit d'appliquer des principes plus importants de la protection qu'il faut accorder à la vie et à la propriété des contribuables. Quant au juge, je crois que la réforme proposée est excellente. L'exemple d'Ontario nous démontre que les juges de comté devraient avoir le pouvoir d'appeler la milice. Nous devrions avoir à notre disposition quelqu'un à qui nous pourrions nous adresser pour faire cet appel à la milice, quelqu'un qui n'aurait aucun intérêt politique à servir et qui ne serait pas intéressé dans la question des dépenses, et je ne connais personne qui puisse réunir toutes ces qualités, si ce n'est un juge.

M. LOGAN : Si le maire refuse d'appeler la milice, parce qu'il ne veut pas assumer la responsabilité de cet acte, alors les parties peuvent s'adresser à un juge.

M. TISDALE : Mais dans quelques districts qui sont très vastes, serait-il juste de placer toute la responsabilité sur les épaules du juge ? Celui-ci peut être un homme faible de caractère qui hésiterait à agir. Pourquoi ne compterait-il pas sur l'aide de quelqu'un pour en arriver à une décision ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Le but du statut est de permettre qu'on appelle un régiment de miliciens dans le cas d'une émeute ou de troubles publics. La question est de savoir qui fera cet appel. La loi actuelle contient une disposition accordant au pré-

sident des sessions de quartier, ou à trois magistrats dont l'un peut être le maire ou le préfet, le pouvoir d'ordonner au commandant du district de faire sortir la troupe, et ce dernier est obligé de se rendre à cette demande. Quand on a étudié cette question, on a prétendu que la municipalité devrait supporter le fardeau de ces dépenses, il n'est que juste de lui accorder le droit d'exprimer son opinion relativement à cette réquisition. C'est dans le but de faire disparaître cette difficulté qu'on a proposé cet amendement. Si je ne me trompe, cette disposition est à l'effet que, au lieu du président des session de quartier, fonction qui n'existe plus, le maire ou le préfet peut appeler la milice, et que, si le maire ou le préfet ne veut pas agir, alors un juge de la cour de comté ou de district peut faire cet appel, ou si tel juge refuse de se rendre à cette demande, un juge de la cour Supérieure pourra appeler les troupes sous les armes. Ces juges rempliront les devoirs que doivent accomplir maintenant trois magistrats. On stipule encore que dans le cas où le préfet refuse d'agir, ou s'il n'y a pas de juge à qui on puisse s'adresser, alors cinq juges de paix peuvent ordonner au commandant du district de faire sortir la troupe. La difficulté sera de trouver ces cinq juges de paix.

M. EMMERSON : Pourquoi ne pas confier cette tâche au shérif? Il est le fonctionnaire chargé du maintien de la paix dans une municipalité, et il me semble qu'il est bien la personne toute désignée pour agir dans ces cas.

L'honorable M. FITZPATRICK : Si personne n'a d'autre avis à exprimer, je proposerai que le comité lève sa séance et remette demain en discussion cet amendement.

Il est fait rapport.

LOI CONCERNANT LES PECHERIES.

Le bill (n° 74) modifiant la loi des pêcheries—l'honorable M. Préfontaine—est lu une deuxième fois, et la Chambre se forme en comité pour délibérer ce projet de loi.

M. MORRISON : Si le comité veut me le permettre, je retirerai l'amendement que j'ai proposé.

La motion est adoptée et l'amendement est retiré.

L'honorable M. PREFONTAINE : Je propose que l'article 2 soit rayé de ce projet de loi.

M. INGRAM : Cela veut-il dire qu'on n'appliquera pas la disposition concernant l'usage des filets à trappe dans la Colombie Anglaise ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Cela signifie que cet article est retranché et que la loi restera ce qu'elle est.

M. INGRAM : Ne peut-on, maintenant, se servir de filets à trappe dans la Colombie Anglaise ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Ainsi que je l'ai dit, cet avant-midi, on se sert de ces engins de pêche dans la Colombie Anglaise et cela, depuis dix ou vingt ans. Cette coutume ne sera pas changée.

M. EARLE : On n'emploie que les filets à trappe dont on a obtenu la permission de se servir depuis quelques années ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Il y en a d'autres.

M. EARLE : Dont on a obtenu la permission de se servir ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Oui.

M. EARLE : Doit-on accorder d'autres permis, ou cette disposition a-t-elle quelque chose à faire avec l'octroi de permis de se servir de filets à trappe dans la Colombie Anglaise ?

L'honorable M. FITZPATRICK : La loi reste ce qu'elle est.

M. CLARKE : Quelle est la loi ?

M. INGRAM : Où se trouve placés ces filets à trappe qu'on a le droit de tendre maintenant ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Dans les eaux du nord de la Colombie Anglaise.

M. INGRAM : Voilà une réponse très satisfaisante, en vérité. Nous voudrions savoir où se trouvent ces pièges à une distance près de 100 milles.

L'honorable M. PREFONTAINE : On a expliqué tout cela, cet avant-midi ; on a dit aussi où ces filets étaient tendus.

M. EARLE : Quels sont les règlements ou la loi qui permettent cette pêche dans les eaux de la Colombie Anglaise ; aujourd'hui ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Si je ne me trompe, on a interprété la loi qui a toujours fait partie de nos statuts depuis 1886 jusqu'à présent, comme autorisant le ministre de la Marine et des Pêcheries à accorder des permis pour cette pêche.

M. INGRAM : Pendant certaines saisons.

L'honorable M. FITZPATRICK : Non, sans restriction aucune. D'après cette interprétation, on a délivré des permis de pêche et je suppose qu'on suivra cette coutume à l'avenir, comme on l'a fait dans le passé.

M. EARLE : Mais la loi est rédigée de façon à ce qu'on accorde des permis de pêcher avec des filets à trappe à quiconque en fait la demande? Est-ce que cela ne dépend pas plutôt de la volonté du ministre?

L'honorable M. FITZPATRICK : Oui, c'est le ministre qui a le pouvoir d'accorder ces permis.

M. INGRAM : Voilà un état de choses bien extraordinaire, en vérité. Quel but se pro-

posait le ministre en insérante ette disposition dans ce projet de loi? L'honorable député de New-Westminster (M. Morrison) a condamné cet article, tandis que l'honorable représentant de Vancouver (M. Ralph Smith) l'a approuvé. Je comprends que les autres représentants de la Colombie Anglaise ont cordialement approuvé l'honorable ministre pour avoir présenté ce projet de loi à la Chambre. Pourquoi ce changement de front ? L'honorable ministre a-t-il changé d'opinion?

L'honorable M. PREFONTAINE : Non.

M. INGRAM : A-t-il reculé?

L'honorable M. PREFONTAINE : Je ne recule jamais. Cette disposition avait été insérée dans ce projet de loi parce que nous croyions qu'elle était nécessaire pour régulariser notre position. En étudiant ce cas avec plus d'attention, nous avons constaté que cet article n'était pas nécessaire, et c'est pour cela que je l'ai rayé du bill.

M. INGRAM : Le ministre avoue donc que l'avis que lui avaient donné ses principaux fonctionnaires était erroné et que l'honorable député de New-Westminster avait raison. Il est donc obligé de biffer cette disposition que ces fonctionnaires lui avaient conseillé de faire adopter.

M. EARLE : Si j'ai bien compris le ministre, au cours d'une conversation que j'ai eue avec lui à ce sujet, il y a quelque temps, quiconque se conforme aux règlements peut obtenir un permis de pêcher avec des filets à trappe. Je voudrais connaître l'opinion de l'honorable représentant de Vancouver (M. Ralph Smith) et de l'honorable député junior de Victoria (M. Riley) qui ont fait partie de la commission chargée de faire une enquête sur cette question et qui, si je ne me trompe, ont exprimé l'avis qu'on accordât ces permis suivant les dispositions du décret du conseil. En résumé, l'état de choses qui a existé depuis quelques années ne se trouve pas modifié. Je voudrais connaître l'opinion des membres du comité qui sont présents ici sur l'avis offert par la commission.

M. GOURLEY : L'article des Statuts revisés se lit comme suit :

> Nul ne fera usage de filet en forme de sac ou de piège, ni de parc ou d'enclos à poisson, sauf en vertu d'une licence délivrée pour capturer le poisson de mer autre que le saumon.

On a voulu révoquer cette disposition par l'article qu'on supprime maintenant. Il semble que le ministre peut accorder la permission de se servir de filets à trappe pour des pêches autres que celle du saumon. Je comprends que cette disposition ne s'appliquait qu'à cette dernière pêche.

M. INGRAM : A mon avis, le ministre veut permettre aux Américains de prendre la plus grande partie du saumon qui remonte la rivière Fraser, vu qu'il ne veut pas accorder aux Canadiens le privilège de pêcher avec des engins dont se servent nos voisins.

L'honorable M. PREFONTAINE : Ce sont là les conclusions de l'honorable député (M. Ingram).

M. INGRAM : Ce sont les arguments qu'on a invoqués aujourd'hui, et que l'honorable ministre n'a pas refutés.

M. EARLE : Je voudrais savoir en quelle posture se trouvent, aujourd'hui, les personnes qui ont dépensé de l'argent pour construire et tendre des filets à trappe. Elles m'ont dit que cela leur avait coûté plus de $20,000 et que leurs permis de pêche ne s'étendent pas à plus d'un an. Il dépendra donc du bon plaisir du ministre que ces gens-là puissent se servir ou non de ces engins de pêche. S'il en est ainsi, la question est très sérieuse.

L'honorable M. FITZPATRICK : Ceux qui ont demandé ces permis connaissaient la loi qui régit cette matière.

M. EARLE : On m'a laissé entendre que depuis le décret du conseil, l'honorable ministre interprète la loi dans un sens bien différent de celui qu'on lui donnait auparavant.

M. HAGGART : Je crois que l'honorable député de Victoria (M. Earle), n'a pas prêté attention à ce que le ministre de la Justice a dit. Si j'ai bien compris ce dernier, il nous a dit clairement que ces permis ont été accordés, parce que le ministre croyait avoir le pouvoir de les accorder. A mon avis, il ne saurait y avoir de doute à ce sujet. La loi est aussi claire que possible. Le ministre de la Marine et des Pêcheries n'a aucunement le pouvoir d'accorder des permis pour pêcher le saumon avec des filets à trappe. Il voulait avoir ce pouvoir, mais il retire maintenant la disposition qu'il avait mise à cet effet dans ce bill, et il laisse la loi telle qu'elle est. Si je comprends l'anglais, il me semble évident que le ministre de la Marine et des Pêcheries n'a pas le pouvoir d'émettre des permis pour la pêche avec ces pièges.

M. EARLE : En ce qui se rapporte à la loi, je ne puis certainement me poser en autorité. Pourtant, l'an dernier, quand on a présenté un bill modifiant la loi des pêcheries, on y a inséré une disposition concernant le pouvoir d'accorder des permis pour l'usage des filets à trappe. Mais à la suite de certaines observations ou pour d'autres raisons, cet article fut supprimé, et l'honorable ministre, en réponse à une question que je lui posais, a répondu que la loi lui accordait déjà le pouvoir d'accorder des permis pour l'usage de ces engins de pêche. Dans ce cas, pourquoi ne pas stipuler que toute personnes se conformant aux règlements des pêcheries, pourra obtenir le permis nécessaire pour faire cette pêche.

L'article est adopté.

M. INGRAM : Je demanderais au ministre s'il a l'intention de permettre à ces pêcheurs de continuer à employer ces engins pour faire la pêche du saumon.

L'honorable M. PREFONTAINE : Oui.

M. INGRAM : Si la loi ne lui donne pas ce droit, en vertu de quelle autorité le ministre peut-il accorder ces permis ?

L'honorable M. FITZPATRICK : On a toujours, depuis 1886, donné cette interprétation au statut ; je ne vois pas quel si grand inconvénient on éprouverait si l'on continuait à interpréter ainsi la loi.

M. INGRAM : Si je comprends bien, ce n'est pas là la véritable interprétation qu'il faut donner à la loi.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je n'ai pas parlé de cela.

M. INGRAM : Le ministre peut-il me dire dans quelle posture se trouvent ces pêcheurs à l'heure actuelle?

L'honorable M. PREFONTAINE : Leur situation est excellente.

M. INGRAM : Et celle des personnes qui demandent à pêcher avec des filets à trappe?

L'honorable M. PREFONTAINE : Elles ne se plaignent pas, loin de là.

M. R. L. BORDEN : Il me semble qu'il y a certains faits dont il faut tenir compte dans l'examen de cette matière. Il n'arrive pas souvent qu'un ministre de la Marine et des Pêcheries présente un amendement particulier pour le retirer ensuite sans donner le moindre renseignement. On ne saurait passer outre avant d'avoir obtenu certaines explications. Si l'honorable ministre de la Justice croit que la loi actuelle ne permet pas au ministre de la Marine et des Pêcheries de faire ce qu'il a en vue d'accomplir, nous nous trouvons en face de ce fait : le ministre se propose de violer la loi d'après l'interprétation que lui donnent les jurisconsultes de la couronne. L'honorable ministre veut-il prendre cete attitude? Ce serait étrange de la part d'un membre du gouvernement. Ce n'est pas une question qu'on peut régler en un tour de main ou par un simple sourire. A mon sens, le ministre devrait prendre les choses plus au sérieux et nous expliquer un peu pourquoi ce projet de loi est adopté dans sa forme actuelle. En outre, si l'octroi de ces permis ne dépend que du caprice du ministre, est-ce là un état de choses désirable ? J'ai compris qu'il en serait ainsi d'après une réponse qu'on a faite à une question posée par l'honorable député de Victoria, C.A. (M. Earle). Le ministre croit-il que c'est là bien administrer ce département? Cela se peut, mais je pense que même parmi les membres de la droite, il se trouve un grand nombre de personnes pour envisager cela sous un autre jour. A mon avis, l'honorable ministre devrait nous expliquer pourquoi il a pris cette attitude.

M. EARLE.

L'honorable M. PREFONTAINE : Quand j'ai retiré cet amendement, j'ai donné une explication aussi claire que possible et l'honorable député n'a pas besoin de me faire la leçon relativement aux devoirs qui m'incombent en ma qualité de ministre de la Marine et des Pêcheries et de membre du cabinet. Je comprends parfaitement ma position. J'ai retiré cette disposition parce que je la croyais inutile. A mon sens, cela est éminemment clair et signifie que la loi, telle qu'elle existe maintenant, est suffisante.

M. R. L. BORDEN : Le ministre n'a-t-il pas été averti que la loi était insuffisante, avant de présenter cette mesure ?

L'honorable M. PREFONTAINE : On—non pas l'honorable ministre de la Justice, mais quelques fonctionnaires de mon ministère—m'a averti qu'il vaudrait peut-être mieux insérer cette disposition dans la loi. Après avoir examiné toute cette question, j'en suis venu à la conclusion que cela n'était pas nécessaire. Telle était mon opinion d'abord et j'ai cru devoir y revenir.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre croit-il qu'il était sage de sa part d'agir sur les conseils de ses fonctionnaires, contrairement à son propre sentiment, sans obtenir d'abord l'avis du ministre de la Justice ? A-t-il consulté ce dernier ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Non.

M. R. L. BORDEN : Vu le doute qui avait toujours existé dans son ministère, à ce propos, pourquoi l'honorable ministre n'a-t-il pas consulté les fonctionnaires du ministère de la Justice ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Je n'ai jamais entretenu le moindre doute sur ce point.

M. R. L. BORDEN : Dans ce cas, l'honorable ministre a pris une attitude bien extraordinaire en proposant un amendement dont la discussion a déjà occupé considérablement le temps de la Chambre——

L'honorable M. PREFONTAINE : Je n'ai pas perdu de temps, dès que j'eus constaté que l'amendement n'était pas nécessaire.

M. R. L. BORDEN : —en proposant cette disposition dont il était certain de l'inutilité. Voilà dans quelle posture se trouve le ministre. Il savait que l'amendement n'était pas nécessaire; il n'avait jamais éprouvé le moindre doute à ce sujet. Cependant, il a fait payer au pays le coût d'impression de ce bill; il a obligé la Chambre d'examiner assez longuement ce projet de loi. Doit-on s'étonner que nos sessions soient si longues, quand des ministres de la Couronne agissent de cette façon ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Faire la leçon à un adversaire est chose très facile. Mais il est un fait certain : J'ai déclaré ici que j'avais présenté cet article d'après l'avis de quelques-uns de mes fonctionnaires, bien

que je fusse parfaitement convaincu que cette disposition n'était pas nécessaire. On voit cela tous les jours. On soumet des propositions ou des projets de loi pour tâter l'opinion de la Chambre. Où est le mal dans cela ? Pourquoi gaspiller une heure ou deux à me transquestionner sur l'opinion que j'entretenais au commencement, au milieu, à la fin et que j'entretiens maintenant ? A mon sens, c'est là perdre le temps de la Chambre.

M. R. L. BORDEN : Je suis porté à croire qu'en effet il importe peu de savoir ce qu'a pu penser le ministre, au cours des trois périodes dont il vient de parler, car cela n'a pas grand valeur.

L'honorable M. PREFONTAINE : Cela a cette valeur de faire retirer cette disposition.

M. R. L. BORDEN : Et parce que cette opinion a varié si souvent.

L'honorable M. PREFONTAINE : Pas du tout.

M. EARLE : M. le président——

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : On a réglé ce projet de loi et l'honorable député ne peut le discuter maintenant.

M. CLARKE : Pourquoi pas ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Il peut discuter l'opportunité de prendre la parole.

M. EARLE : Je veux protester aussi fortement que possible contre l'attitude prise par le ministre relativement aux permis de pêcher avec des filets à trappe. Si l'on continue ce système, on agira de la façon la plus injuste à l'endroit des fabricants de conserves et des pêcheurs de la Colombie Anglaise. La commission a fait un rapport contre l'octroi de ces permis.

M. MORRISON : Non ; avec sa permission, je dirai à l'honorable député qu'il se trompe complètement en avançant cela. J'ai fait partie de cette commission et celle-ci n'a pas pas fait de rapport dans le sens indiqué par mon honorable ami.

M. EARLE : Vous n'avez pas fait de rapport contre l'émission de ces permis ?

M. MORRISON : Non, mais contre l'opportunité de reconnaître ces permis.

M. EARLE : Il y a un an de cela ; mais il n'y a pas eu de rapport contre l'octroi de ces permis à l'avenir. Je comprends que, cette année, la commission composée des honorables députés de Vancouver et de Victoria s'est prononcée en faveur de l'octroi de ces permis, parce qu'elle a considéré que cela était juste.

M. RALPH SMITH : L'honorable député dit-il que la commission a été nommée l'an dernier ?

M. EARLE : L'an dernier.

M. RALPH SMITH : Non, il n'y avait pas de commission, l'an dernier. Celle-ci a été nommée en 1901 et elle n'a pas fait de rapport en faveur de la pêche avec des filets à trappe.

M. EARLE : J'ai lu le rapport et il prouvera ce que j'avance, c'est-à-dire que la commission n'a pas fait de rapport en faveur de l'octroi de ces permis pour cette année-là, d'où il faut conclure qu'elle était en faveur de l'émission de ces permis à l'avenir.

M. MORRISON : Non, bien au contraire.

M. EARLE : Outre cela, on décida d'accorder des permis pour la pêche avec des filets à trappe. Dans ce cas, pourquoi n'accorder ce privilège qu'à une ou deux personnes ? Pourquoi ne pas l'accorder à tous ceux qui le demandent en se conformant aux règlements du ministère ? Voilà ce dont je voulais me plaindre.

M. RALPH SMITH : Si l'honorable député a lu les règlements publiés par le ministère, il a dû constater que toute personne qui se conforme à ces instructions, peut obtenir la permission de pêcher avec des filets à trappe.

M. EARLE : Ce n'est pas ce que dit le ministre.

M. RALPH SMITH: Je ne m'occupe pas de ce que le ministre a dit. Si l'honorable député veut lire les règlements officiels publiés par le gouvernement, il constatera que j'ai dit la vérité. J'ai une copie de ces règlements. L'honorable député l'a vue, et il peut constater que tout sujet britannique qui se conforme à ces instructions peut demander et obtenir un permis de pêche au moyen de filets à trappe.

M. INGRAM : J'avais compris que l'honorable député était en faveur de la disposition que l'honorable ministre vient de retirer.

M. RALPH SMITH : Quand l'honorable ministre vient nous dire que la loi telle qu'elle était a tout autant de portée qu'elle en aurait si cet amendement y était inséré, je ne vois pas pourquoi on la modifierait. Qu'importe, pourvu que le permis soit conforme à la loi?

M. INGRAM : L'honorable député dit-il qu'il ne connaissait pas l'opinion du ministre avant ce soir?

M. RALPH SMITH : Je croyais que l'honorable ministre considérait que cette disposition était nécessaire, car autrement il ne l'aurait pas soumise à la Chambre. Mais lorsqu'il nous explique qu'à son avis, l'ancienne loi est tout aussi efficace, cela me satisfait autant que si cet amendement avait été adopté.

M. CLARKE : L'honorable député croit-il que, sous l'empire de la loi actuelle, on peut tendre des filets à trappe au point dont on a parlé cet après-midi?

M. RALPH SMITH : Oui. Je crois que les permis et les règlements émis par le gouvernement sont efficaces.

M. EARLE : Je dois avoir mal compris ce qu'a dit l'honorable ministre, car je croyais qu'il avait déclaré que si l'on accordait des permis, le ministre de la Marine et des Pêcheries aurait seul ce pouvoir, qu'il n'existe pas de règlements pour permettre à une personne de tendre des filets à trappe et d'être certaine qu'elle pourra obtenir un permis.

M. RALPH SMITH : Si l'honorable député veut me le permettre, je lui rappellerai qu'il a une copie des règlements ; en lisant ces derniers il se convaincra que les règlements établis par un décret du conseil permettent à tout sujet britannique de demander et d'obtenir, en se conformant à ces instructions, un permis de pêche avec filet à trappe.

M. INGRAM : L'honorable député de Westminster a le droit de se plaindre. Si ce qu'affirme le ministre est exact, et si, d'autre part, l'opinion de l'honorable député de Vancouver est acceptée, dans ce cas l'honorable député de Westminster ne remplirait pas son devoir en ne combattant pas ces arguments contradictoires, puisque c'est là la raison de l'objection qu'il a soulevée aujourd'hui.

Le projet de loi tel que modifié est adopté.

Les amendements sont lus la première et la deuxième fois.

L'honorable M. PREFONTAINE : Je propose que le bill soit lu une troisième fois.

M. R. L. BORDEN : On a appelé mon attention sur le paragraphe 14 de l'article 7 du statut dont on a parlé aujourd'hui. Voici cette disposition :

Nul ne fera usage de filet en forme de sac ou de piège, ni de parc ou d'enclos à poisson, sauf en vertu d'une licence délivrée pour capturer le poisson de mer autre que le saumon.

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries croit-il qu'en vertu de cette disposition, il a le pouvoir d'accorder des permis pour la pêche du saumon?

L'honorable M. FITZPATRICK : L'article 16 modifie ce paragraphe.

M. R. L. BORDEN : Dans la hâte du moment, je serais porté à croire que l'article 19 dont les dispositions sont bien générales et qui accordent le pouvoir d'émettre des permis, viendra en conflit avec l'intention bien manifeste du paragraphe 14 de l'article 7 qui me semble contenir une disposition défendant définitivement d'accorder des permis pour l'usage de ces engins dans la pêche du saumon. A première vue, ce serait là mon opinion. Je conseillerais à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries d'obtenir et d'examiner l'opinion de l'honorable ministre de la Justice sur ce point.

La motion est adoptée et le bill lu une troisième fois.

M. CLARKE.

ACHAT DU CHEMIN DE FER DE L'EST DU CANADA (Canada-Eastern).

La Chambre se forme en comité pour délibérer le projet de résolutions suivantes :

1. Qu'il est expédient,—

(a) D'autoriser le Gouverneur en conseil à acheter de la Compagnie dite " The Alexander Gibson Railway and Manufacturing Co.", et à autoriser ladite compagnie à vendre et transporter à Sa Majesté la totalité du chemin de fer et des entreprises ci-devant appartenant à la Compagnie du chemin de fer " Canada Eastern ", mais actuellement la propriété de la Compagnie dite " The Alexander Gibson Railway and Manufacturing Company ",—ladite propriété ayant été vendue, transférée et cédée à cette compagnie sous l'empire et en vertu du chapitre 59 des Statuts de 1898, y compris la lignemère et les embranchements dudit chemin de fer, et toutes les constructions, installations et dépendances s'y rattachant, ainsi que tous les droits, immunités, pouvoirs, privilèges et propriétés possédés ou pouvant être exercés en rapport avec ledit chemin de fer et que lors de la conclusion de cet achat lesdits chemin de fer et embranchements formeront partie du réseau des chemins de fer de l'Etat et pourront être exploités comme tels.

(b) Que ce soit une condition de cet achat que ledit chemin de fer et ses entreprises seront transportés à Sa Majesté libres et dégagés de toutes charges et gages y attachés sous l'empire ou en vertu de toutes créances hypothécaires, bons, débentures, actions privilégiées ou autres valeurs ou autrement.

(c) Qu'autorité soit donnée pour le paiement, pour ledit chemin de fer et entreprises et autres propriétés, comme susdit, à même tous deniers non employés formant partie du fonds consolidé du revenu, de la somme de $800,000.

2. Résolu,—Qu'attendu que la Compagnie du pont de chemin de fer de Frédéricton et St. Mary's a fait défaut de payer les avances de deniers à elle versées par le Gouverneur en conseil en vertu du chapitre 26 des Statuts de 1887, et de l'intérêt sur icelles, lesquelles dites avances et intérêt constituaient une première charge et un gage et étaient dûment garantis par une hypothèque sur tous les biens meubles et immeubles de la compagnie du pont, et qu'à raison de ce défaut, toutes les propriétés mobilières et immobilières et tous les droits, immunités, servitudes et privilèges de ladite compagnie du pont sont devenus, en vertu dudit acte en dernier lieu mentionné et de ladite hypothèque, confisqués au profit de la Couronne —il est expédient d'autoriser le Gouverneur en conseil, par ses officiers, ou agents, à intervenir et à prendre possession desdites propriétés, droits, immunités, servitudes et privilèges au nom de Sa Majesté, et à les exploiter en tout ou en partie comme partie du réseau des chemins de fer de l'Etat.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : En soumettant à l'appréciation de la Chambre les motifs qui ont déterminé le gouvernement à présenter ce projet de résolutions, je devrai être aussi concis que possible. J'appelle l'attention du comité sur le chemin de fer en question et sur l'état de choses qui se rapporte à cette voie. Le chemin de fer de l'Est du Canada relie les bords de la baie Mirami-

chi, à Loggieville, à ceux du fleuve Saint-Jean à Fredericton. Cette ligne, y compris les embranchements, a une longueur de 136½ milles. La voie principale mesure 125 milles de long. Il y a un embranchement qui porte le nom de Nelson, et un autre connu sous le nom de Blackville-Indiantown, quis'étend sur une longueur de 9½ milles. Le premier tronçon construit s'appelait l'embranchement de Chatham et reliait la ville de ce nom sur la rivière Miramichi au chemin de fer Intercolonial à la bifurcation de Chatham. Cette partie de la ligne fut construite en 1875, et le gouvernement fédéral avait accordé à la compagnie une subvention de $14,430.84 valant en vieux rails. Le gouvernement provincial n'accorda aucune subvention pour cette partie du chemin.

M. R. L. BORDEN : Quel était le montant de la subvention ?

L'honorable M. EMMERSON : Lorsque cette voie ferrée fut construite, le gouvernement fédéral avait pour politique d'aider les compagnies qui construisaient des chemins de fer en leur accordant tant de tonnes de rails par mille ; dans le cas qui nous occupe cette subvention représentait $24,439.84. La compagnie portait le nom de la Compagnie de l'embranchement de Chatham, et elle exploita ce chemin de fer depuis 1875 jusqu'à 1884 ; le principal membre de cette association était M. Alexander Gibson, de Marysville, N.-B., un citoyen universellement connu dans sa province et même par tout le Canada. M. Gibson organisa une compagnie sous le nom de la Compagnie du chemin de fer du Nord et de l'Ouest, qui devait construire une voie ferrée de la bifurcation de Chatham, sur l'Intercolonial, au fleuve Saint-Jean à Fredericton, soit une distance de 108 milles.

Cette entreprise fut exécutée et la compagnie construisit aussi un embranchement de Blackville à Indiantown, faisant à ce dernier endroit raccordement avec l'embranchement de l'Intercolonial connu sous le nom de division d'Indiantown, et qui s'étend de cette dernière ville jusqu'à la bifurcation de Derby sur l'Intercolonial. Ces travaux furent exécutés en 1886, et la longueur de cette ligne est de 8½ milles. La distance de la bifurcation de Chatham à Gibson, sur les bords du fleuve Saint-Jean, est de 108 milles, et cette voie ferrée fut construite en 1884 et en 1885. Durant une certaine période, alors que l'embranchement de Chatham se raccordait à la bifurcation de Chatham avec l'Intercolonial et avec le chemin de fer du Nord et de l'Ouest, ces lignes furent exploitées séparément ; c'étaient des voies ferrées distinctes. Vers 1890, la Compagnie de l'embranchement de Chatham fusionna avec celle du chemin de fer du Nord et de l'Ouest, et M. Gibson qui avait de grands intérêts dans cette dernière, entra en société avec M. Snowball et la Compagnie de Chatham pour former la compagnie connue depuis sous le nom de la Compagnie du chemin de fer de l'Est du Canada. Cette ligne se trouva donc à comprendre la voie principale, les embranchements de Chatham, de Blackvilie à Indiantown et le chemin de fer qui s'étend de la bifurcation de Chatham jusqu'à Gibson et de là, par le pont de Frédéricton, jusqu'à cette dernière ville. Cette compagnie resta unie un certain nombre d'années ; mais à la suite de divergences d'opinion quant à l'administration de chemin de fer, M. Snowball se retira de la société et vendit pour $200,000 les parts qu'ils possédait dans l'embranchement de Chatham qui avait une longueur de 9½ milles. En 1894, la division de Nelson, ou la boucle de Nelson, comme on l'appelait, fut construite ; il mesure 5¾ milles de long. Au cours de la même année, la voie fut prolongée depuis la ville de Chatham jusqu'au terminus situé à Loggieville qui est une ville de pêcheurs où l'on trouve de grands établissements de pêche et de mise en conserves du poisson. Cela donna à ce chemin de fer une longueur de 136½, et les voies de garage représentent une longueur de 8½ milles. Voici les subventions accordées lors de la construction de ces différentes lignes par les divers gouvernements : le gouvernement fédéral a accordé en subventions en argent $350,400 en tout, plus $24,439.84 valant en vieux rails, soit une contribution totale de $374,839.84. Le gouvernement provincial a accordé $400,000 en tout pour la construction de la ligne de la bifurcation de Chatham à Gibson, connue alors sous le nom de chemin de fer du Nord et de l'Ouest. Donc, ce chemin de fer de l'Est du Canada qu'on se propose d'acquérir pour en faire une division de l'Intercolonial, a reçu en subventions des gouvernements fédéral et provincial, le montant de $774,839.84.

En 1875, quand on parla de construire l'embranchement de Chatham, la municipalité de Northumberland vota une subvention de $20,000 pour cet ouvrage ; mais pour une raison ou pour une autre que je ne connais pas, cette somme ne fut jamais payée, et jamais on ne l'a réclamée à la municipalité en question.

La partie de cette ligne entre Blackville et la bifurcation de Chatham n'a jamais reçu de subvention du gouvernement fédéral. L'embranchement de Blackville à Indiantown, long de huit milles et demi, a reçu une subvention du gouvernement fédéral mais rien de la province. Le gouvernement fédéral a subventionné la partie de la ligne comprise entre Gibson, sur les bords du fleuve Saint-Jean, et Blackville, et de là jusqu'à Indiantown, mais n'a jamais donné de subvention à la partie nord et ouest du chemin de fer entre Blackville et la bifurcation de Chatham où la ligne fait raccordement avec l'Intercolonial. Ainsi que je l'ai dit, la Compagnie du Canada-Eastern ayant acheté toutes ces lignes, les exploita avec beaucoup de succès. Elle exploita aussi la ligne du pont de Frederickton. Je suis

certain que tous les membres du comité connaissent ce pont. Ce pont est jeté sur le fleuve Saint-Jean et relie Fredericton à la ville de Gibson. Il a été construit par la Fredericton Bridge Company. Le gouvernement du Canada a fait prêt de $350,000 à cette compagnie à 4 pour 100, et le gouvernement a pris une hypothèque sur le pont. La compagnie du pont de Fredericton a accordé à la compagnie du chemin de fer Canada-Eastern droit de faire circuler ses trains sur le pont, et cette dernière a pu alors relier son terminus qui était à Gibson, avec la ville de Fredericton en construisant un mille de chemin ou à peu près.

M. R. L. BORDEN : Ce pont a-t-il été construit pour un pont de chemin de fer.

L'honorable M. EMMERSON : Oui.

M. SPROULE : Ce n'est pas une subvention qu'on lui a accordée, c'est simplement un prêt qu'on lui a fait ?

L'honorable M. EMMERSON : Le gouvernement fédéral a accordé plus tard une subvention de $30,000. Je crois que la compagnie du Pacifique a aussi obtenu droit de passage sur ce pont et s'en est servi pour sa ligne de Gibson, de Fredericton ou Gibson à Woodstock, sur la rive nord du fleuve Saint-Jean.

M. HAGGART : A qui appartient le pont?

L'honorable M. EMMERSON : A la Fredericton Bridge Company. La compagnie n'a jamais, autant que je sache, payé les intérêts sur la somme que le gouvernement lui a prêtée et pour laquelle elle a consenti une hypothèque sur le pont.

M. SPROULE : Quand ce prêt a-t-il été fait?

L'honorable M. EMMERSON : Ce pont, qui est en acier, a été construit en 1888 et il relie le chemin de fer du Pacifique à Fredericton avec le Canada-Eastern à Gibson. Le pont a six arches de 242 pieds de longueur chacune, ou 1452 pieds en tout ; deux arches de 165 pieds, soit 330 pieds ; et une travée tournante de 245 pieds, ce qui donne au pont une longueur totale de 2,000 pieds. Le prêt a été fait en 1888, et la subvention accordée avant l'achèvement du pont.

M. KEMP : A combien s'élèvent aujourd'hui les intérêts composés calculés tous les six ou douze mois.

L'honorable M. EMMERSON : Je n'ai pas fait les calculs. Une copie de l'hypothèque consentie par la Compagnie du pont de chemin de fer de St. Mary à Frédéricton a été déposée sur le bureau de la Chambre.

M. GOURLEY : Les actionnaires de la compagnie du pont ne sont-ils pas les mêmes que les actionnaires de la compagnie du chemin de fer?

L'honorable M. EMMERSON : Pas tous. On dit que le pont n'a pas coûté plus que le chiffre de l'emprunt et de la subvention réunis, mais je ne suis pas en état de l'assurer d'une manière positive, parce que je ne me suis pas occupé particulièrement à rechercher si la compagnie du pont avait contribué quelque chose à la construction.

M. R. L. BORDEN : Le pont n'a-t-il pas donné de revenus suffisants pour payer les intérêts?

L'honorable M. EMMERSON : On prétend que les revenus du pont ont suffi tout au plus à le tenir en bon état d'entretien.

M. R. L. BORDEN : Quel est le revenu?

L'honorable M. EMMERSON : Je n'ai reçu aucun rapport de la compagnie.

M. KEMP : Qui avait le droit de déterminer la recette ?

L'honorable M. EMMERSON : La compagnie du pont fixait les tarifs de péage, sauf approbation par le Gouverneur en conseil des ministres.

M. E. D. SMITH : En quel état est le pont ?

L'honorable M. EMMERSON : Il est en très bon état. Il y a quelques années la glace avait endommagé une des piles, mais on l'a réparée et le pont est en très bon état aujourd'hui. Pendant les premières années lorsque les deux compagnies de chemin de fer étaient séparées, l'exploitation du pont rapportait peu, et même la première et la deuxième année après que les différents chemins de fer eussent fussionnés sous le nom de Canada Eastern, le chemin donnait encore de bien faibles revenus. Mais en 1894, le développement des deux villes que ce chemin de fer dessert, et la plus grande attention qui a été portée à leur administration ont beaucoup amélioré la situation. Les recettes brutes du chemin, et les frais d'exploitation et les recettes nettes ont été comme suit :

Année.	Recettes brutes.	Frais.	Recettes nettes.
1894.	$ 96,000	$ 65,000	$ 31,000
1895.	108,000	68,000	40,000
1896.	122,000	77,000	45,000
1897.	127,000	83,000	44,000
1898.	127,000	86,000	41,000
1899.	127,000	91,000	36,000
1900.	137,000	99,000	38,000

Ces chiffres comprennent tous les frais et les renouvellements. Pendant ces dernières années on a établi sur la ligne du Canada Eastern des fabriques de pâte de bois, une particulièrement à Chatham, une filature à Marysville, et plusieurs scieries considérables. Toutes ces industries ont contribué à augmenter considérablement les

recettes du chemin, mais il y a eu un moment où l'on ne savait trop si le trafic de Marysville suivrait le Canada Eastern jusqu'à la bifurcation de Chatham, et de là irait à Montréal et sur le marché d'Ontario, ou si ce trafic traverserait le fleuve Saint-Jean et prendrait le chemin de fer du Pacifique. Si cette dernière alternative l'avait emporté, le Canada-Eastern serait resté avec un bien petit trafic ; cependant, ce danger a été évité et comme le trafic est resté au Canada-Eastern et qu'il échange avec l'Intercolonial, ses recettes ont beaucoup augmenté.

M. KEMP : Le ministre ne nous a pas donné les recettes après 1900.

L'honorable M. EMMERSON : Non ; mais je vais les donner. Une grande partie du trafic allait alors au chemin de fer du Pacifique et les recettes furent comme suit :

Année.	Recettes brutes.	Frais.	Recettes nettes.
1901..... ...	$133,400	$121,000	$ 12,400
1902....	116,000	125,000	*9,000
1903.	116,000	113,000	3,000

* Déficit.

La compagnie a donc exploité la ligne avec profit pendant un certain nombre d'années, et c'est à nous de trouver les causes de changement. Les ponts et les ponceaux du chemin avaient été faits en bois, et comme on n'avait pas voulu faire de frais pour les entretenir, en 1902 la compagnie fut obligée non seulement d'appliquer toutes ses recettes à la réparation du chemin, mais elle dut dépenser $9,000 en sus. Nous avons le rapport des ingénieurs de l'Intercolonial qui ont fait une inspection complète de l'état du chemin. On voit dans ce rapport, qui est déposé sur le bureau de la Chambre, quels sont les ponts qui ont été reconstruits et les renouvellements qui ont été faits sur le chemin.

M. HAGGART : Combien a-t-on dépensé par année depuis trois ou quatre ans pour les renouvellements de la voie?

L'honorable M. EMMERSON : Je n'ai pas les chiffres exacts.

M. HAGGART : Les chiffres sont dans les rapports, je les ai ici.

L'honorable M. EMMERSON : Il y a un rapport, et j'en parlerai dans quelques instants. J'ai parlé du loyer du réseau, du pays qu'il traverse, et du trafic qu'il a fait. Il est bon maintenant que nous sachions combien la construction en a coûté. Le rapport de M. Schrieber et celui des ingénieurs nous renseignent à ce sujet. D'après M. Schreiber la voie et le matériel coûtent $2,098,412, soit une moyenne de $15,429.50 par mille. Ces chiffres sont ceux des rapports mêmes de la compagnie. Dans son rapport de mai 1904, M. Schreiber donne le coût réel du réseau, et le prix qu'il aurait coûté, argent comptant, ce qui abaisse le coût total à $1,768,000, soit une moyenne de $13,000 par mille.

M. GOURLEY : Le réseau n'aurait jamais pu être construit pour ce prix.

L'honorable M. EMMERSON: M. Schreiber fait une distinction entre le prix qu'il a coûté réellement, et ce qu'il aurait coûté s'il avait été construit pour de l'argent comptant.

M. GOURLEY : Entre Truro et Windsor, pays peu accidenté et des plus faciles, le chemin de fer a coûté $30,000 par mille. J'ai des renseignements directs.

L'honorable M. EMMERSON : Dans son rapport la Compagnie du Canada Eastern porte le coût du chemin de fer à plus de $15,000 par mille, tandis que M. Schreiber ne l'évalue qu'à $13,000 par mille argent comptant, et il nous dit que la valeur totale du réseau actuellement est de $1,221,220.

M. GOURLEY : Cela comprend-il le matériel roulant ?

L'honorable M. EMMERSON : Oui.

M. KEMP : L'honorable ministre a-t-il une estimation de la valeur du réseau basée sur ses recettes des cinq ou six dernières années ?

L'honorable M. EMMERSON : M. Schreiber touche à cette question dans son rapport mais il ne donne pas de chiffres. Je n'ai pas le rapport devant moi.

M. HAGGART : Fixe-t-il une valeur basée sur les recettes du chemin ?

L'honorable M. EMMERSON : Il n'en donne pas de chiffre précis, mais il dit que les recettes des deux dernières années ne justifieraient pas de payer ce réseau un très haut prix. C'est à ce point de vue que je veux maintenant étudier la question. Ce chemin, comme beaucoup d'embranchements dans les provinces maritimes, a été construit par des gens qui ne savaient pas qu'après qu'un chemin de fer est construit il faut le tenir en bon état d'entretien si l'on veut conserver le trafic ou l'augmenter. On employait les recettes du réseau à d'autres choses qu'à l'entretenir et il est venu dans un si mauvais état que plus tard on a été obligé de prendre toutes les recettes d'une année et plus pour le réparer, et regagner le terrain perdu.

M. KEMP : A-t-on été obligé de refuser du trafic à cause du mauvais état de la voie?

L'honorable M. EMMERSON : On n'en a pas refusé. Mais le mouvement des voyageurs n'a certainement pas été, en ces dernières années, ce qu'il aurait dû être. Ceux qui allaient de Moncton à Chatham et la rive nord préféraient prendre le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Saint-

Jean, et faire le tour par l'Intercolonial plutôt que de passer par ce chemin. Le service des trains, excepté depuis quelques années, n'était pas non plus de nature à engager les gens à voyager par ce chemin. Le pays est très beau, et si le service était bon, les touristes seuls suffiraient à donner un trafic rémunérateur. Le mauvais état du chemin fait aussi qu'il ne reçoit pas tout le trafic de marchandises qu'il pourrait avoir. Malgré tout cela si nous considérons la richesse et les ressources variées du pays qu'il traverse, ce chemin a tout ce qu'il faut pour devenir un chemin de bon rapport, s'il était administré d'une autre façon. Le pays qu'il traverse donnera un trafic considérable ; les chantiers, les mines, les gisements de houille, les fabriques de pâte de bois qui se rouvrent de nouveau, l'industrie de la pêche qui augmente tous les ans, voilà autant de facteurs de succès futurs et que nos devons considérer dans la discussion de la proposition qui est soumise à la Chambre. Au sujet du volume du trafic du chemin, M. Schreiber s'exprime comme suit dans le rapport qu'il a fait à la M. Blair :

On m'informe que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique est entrée en négociations pour l'achat du chemin de fer Canada Eastern entre Chatham et Frédéricton. Si tel est le cas, je soumets qu'il serait beaucoup dans l'intérêt du trafic de l'Intercolonial de devancer la Compagnie du Pacifique Canadien, car soyez certain que si ce chemin tombe entre les mains d'un concurrent aussi puissant que le chemin de fer Canadien du Pacifique, il enlèvera beaucoup de trafic à l'Intercolonial, surtout celui qui vient des districts de Miramichi et Bathurst et d'autres endroits au nord, mais tant que le Canada Eastern restera indépendant, l'Intercolonial pourra facilement conserver son trafic actuel. Je ne suis pas, comme vous le savez, un partisan de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, mais puisque le gouvernement a un réseau à lui, son devoir est d'y augmenter le trafic par tous les moyens légitimes possibles. Si vous approuvez les idées que je viens de soumettre, je me permettrai de vous dire qu'au lieu de laisser le Canada-Eastern passer à la Compagnie du Pacifique le gouvernement ferait bien de l'acheter s'il peut l'avoir à un prix raisonnable. On dit que ce chemin de fer est en assez bon état, et d'après les statistiques de chemin de fer, les recettes dépassent les frais d'exploitation, et ont toujours augmenté d'année en année, ce qui est un signe satisfaisant et qui montre en même temps que le pays que ce chemin traverse augmente et se développe, puisque ce chemin ne se soutient qu'avec le trafic local.

Puis il donne des chiffres :

On voit par ces chiffres qu'en 1887-1888, les recettes totales du réseau par mille étaient de $389.50, et qu'elles ont monté à $929.22 en 1896-1897, soit une augmentation de vingt-cinq par cent.

M. HAGGART : Aurez-vous objection à déposer ce rapport sur le bureau de la Chambre?

L'honorable M. EMMERSON : Il y est déjà ; il est parmi les documents qui ont été déposés. Il porte la date du 13 décembre 1897. Le rapport de M. Mackenzie pour la même année donne les statistiques du trafic du réseau et les honorables députés peuvent consulter ce rapport et celui de M. Schreiber.

La résolution qui est soumise au comité dit qu'il est expédient d'autoriser le Gouverneur en conseil à acheter ce chemin de fer qui devra faire partie du réseau de l'Intercolonial. Il sera peut-être désirable que je dise pourquoi. Tout le monde sait que les conditions géographiques du pays où passe ce chemin de fer demandent qu'il fasse partie de l'Intercolonial. L'Intercolonial traverse la partie nord du Nouveau-Brunswick et va de Moncton à la Rivière-du-Loup, et il faut qu'il conserve le trafic de cette section au moins. L'Intercolonial est beaucoup plus long que le chemin de fer du Pacifique dans les provinces maritimes. Il fait un long détour le long de la rive sud du Saint-Laurent avant d'arriver à la baie des Chaleurs et ensuite à Moncton. L'Intercolonial a donc aujourd'hui le trafic de la partie nord du Nouveau-Brunswick, de la baie des Chaleurs, de Gaspé, de Miramichi, de Richibouctou, mais il n'atteint pas le cœur de la province du Nouveau-Brunswick, cette grande, riche et florissante région de la province, la vallée du fleuve Saint-Jean. Il est vrai que le Canada-Eastern a accordé à l'Intercolonial des tarifs de transport et de parcours très satisfaisants, et s'il devait toujours en être ainsi, il n'y aurait pas autant d'urgence à faire de ce chemin une partie de l'Intercolonial, mais si une compagnie rivale l'achetait, le centre de la province serait entièrement fermé à l'Intercolonial. En achetant le Canada-Eastern, non seulement on conserve à l'Intercolonial son trafic actuel, mais on le fait pénétrer dans le centre de la province et on le fait entrer en concurrence à Fredericton avec d'autres chemins de fer. Il pourra alors avoir sa part du trafic que donnent les établissements prospères du fleuve Saint-Jean, et vous le raccordez en outre avec un chemin de fer qui va traverser les gisements de houille de Newcastle et du Grand Lac ainsi qu'on les appelle, et qui sont au centre de la province.

M. KEMP : Quelle est la compagnie de chemin de fer qui a voulu acheter le Canada-Eastern?

L'honorable M. EMMERSON : Des négociations se poursuivaient avec la compagnie du Pacifique.

M. KEMP : L'honorable ministre est-il bien sûr de cela?

L'honorable M. EMMERSON : Oui ; vous en trouverez la preuve dans les documents déposés sur le bureau de la Chambre.

M. KEMP : Ce sont les directeurs du Canada-Eastern qui disaient cela.

L'honorable M. EMMERSON : Non. La compagnie du Pacifique était entrée en négociations pour l'achat du chemin ; on le lui offrait pour $800,000.

M. KEMP : Et elle refusa?

L'honorable M. EMMERSON : Les négociations se continuèrent, mais la Compagnie du Pacifique ne voulut pas payer ce prix. Je ne veux pas m'étendre longuement sur l'importance des régions de Chatham et Fredericton, dont les industries croissantes fournissent un trafic considérable. L'année dernière, l'échange seul du trafic à la bifurcation de Chatham a été de $125,000. Laissez acheter le Canada-Eastern par une autre compagnie qui le mettra en raccordement avec les Etats-Unis et l'Ouest par l'entremise du chemin de fer Pacifique et vous diminuez considérablement les revenus de l'Intercolonial. Le rapport de M. Tiffin, ou celui de M. Mackenzie, de la société Mackenzie et Burpee, nous montre la quantité considérable de gros trafic et de transports par les compagnies de messageries qui se fait dans ce district. Aujourd'hui l'Intercolonial a son entrée à Fredericton par le Canada-Eastern; que la Compagnie du Pacifique achète ce chemin, et l'accès de cette ville et du centre de la province est fermé à l'Intercolonial. Il y a plus : le Canadien du Pacifique envahira la sphère de l'Intercolonial, ce qui diminuera considérablement ses recettes.

M. GOURLEY : Payez-vous quelque chose à ce chemin de fer pour le transport des dépêches ?

L'honorable M. EMMERSON : Exactement ce que nous payons aux autres chemins de fer. Le trafic de la baie des Chaleurs et du fleuve Miramichi est fait par l'Intercolonial. C'est un trafic considérable. Prenons seulement une industrie, celle de la pâte de bois. Les capitalistes qui reconstruisent la fabrique de Miramichi étaient ici l'autre jour pour faire des arrangements pour le transport de leur marchandise par l'Intercolonial. Ils recevront dix wagons de bois à pâte par jour, trois wagons de charbon, et ils exporteront quatre wagons de pâte, ce qui fera dix-sept wagons par jour en circulation. Si nous achetons le Canada-Eastern l'Intercolonial pourra transporter cette pâte jusque sur les marchés américains, par ce chemin ou par la Chaudière, mais si vous le laissez acheter par la Compagnie du C.P.R., celle-ci envahira votre territoire, et comme son chemin est plus rapproché des Etats-Unis que l'Intercolonial elle enlèvera à ce dernier le trafic qui prend naissance dans les environs de Chatham, Newcastle, Bathurst et autres points de la rive nord. Le Canada-Eastern est aujourd'hui un des principaux tributaires de l'Intercolonial. Ainsi que je l'ai dit il y a un instant, l'échange seul du trafic à la bifurcation de Chatham s'est élevé à $125,000. Le Canada-Eastern est donc un tributaire important de l'Intercolonial et le deviendra davantage dans l'avenir.

M. HAGGART : Le trafic total du chemin, marchandises et voyageurs, n'est que $116,000. Comment peut-il y avoir eu un échange de $125,000 de trafic à la bifurcation de Chatham ?

L'honorable M. EMMERSON : D'après le rapport de MM. Tiffin et Mackenzie, ces $125,000 représentent la valeur du trafic échangé seulement à la bifurcation de Chatham.

M. HAGGART : Il faut nécessairement que le ministre se trompe de quelque manière. Tout le trafic du chemin, marchandises et voyageurs, ne s'est élevé qu'à $116,000. Comment peut-il y avoir eu un échange de trafic pour une valeur de $125,000 à Chatham seulement ?

L'honorable M. EMMERSON : Si mon honorable ami désire consulter le rapport ?

M. HAGGART : Je ne m'occupe pas du rapport. Vous avez votre propre rapport qui dit que tout le trafic du chemin dans une année s'est élevé à $116,000 seulement.

L'honorable M. EMMERSON : Je devrais peut-être lire la lettre suivante que je trouve dans le rapport de Mackenzie. Elle porte la date du 21 mars 1904 :

> L'Intercolonial reçoit du Canada-Eastern un trafic d'environ $125,000.

Cela signifie seulement tout le trafic que l'Intercolonial reçoit à la bifurcation de Chatham pour les points de l'ouest. Cela ne représente en aucune façon les recettes brutes ou nettes du Canada-Eastern.

M. KEMP : Le trafic du Canada-Eastern et celui de l'Intercolonial.

L'honorable M. EMMERSON : Oui.

M. KEMP : Ces chiffres comprennent-ils la part qui doit revenir aux autres chemins de fer qui effectuent ces transports à 500 ou 1,000 milles plus loin ? Ces chiffres comprennent-ils le coût total du transport dont une partie seulement va au Canada-Eastern?

L'honorable M. EMMERSON : C'est bien possible, mais cela n'affaiblit pas le raisonnement. Je ne donne pas ces chiffres comme étant des recettes du Canada-Eastern ni ceux de tout le trafic que l'Intercolonial reçoit de ce chemin, mais ils montrent que l'Intercolonial a reçu cette quantité de trafic du Canada-Eastern à la bifurcation de Chatham. Une partie de ce trafic est probablement envoyée aux Etats-Unis par Lévis et une autre partie dans les Cantons de l'Est seulement, mais quel que soit l'endroit où il est expédié, si la Compagnie du Pacifique pénétrait dans ce territoire et devenait propriétaire du chemin depuis la bifurcation de Chatham jusqu'à la ville de Chatham et Loggieville, ce serait autant de trafic qu'elle enlèverait à l'Intercolonial.

M. BARKER : Le ministre tient-il de ses fonctionnaires le renseignement qu'un autre chemin pourrait enlever ces $125,000 de trafic à l'Intercolonial.

L'honorable M. EMMERSON : Certainement que l'Intercolonial serait exposé à perdre ce trafic.

M. BARKER : La plus grande partie de ce trafic doit être destinée à des points de l'Intercolonial, que le chemin de fer Canadien du Pacifique ne peut atteindre.

L'honorable M. EMMERSON : Il peut y en avoir, mais ces chiffres représentent le trafic qui passe à la bifurcation de Chatham et qui est composé en grande partie de poisson et de pâte de bois.

M. BARKER : C'est le trafic total. Le ministre pourrait savoir de ses fonctionnaires quelle part de ce trafic est en destination d'endroits que le chemin de fer Canadien du Pacifique pourrait atteindre.

L'honorable M. EMMERSON : Mon honorable ami ne semble pas comprendre mon idée. Il n'est pas du tout question de savoir combien de ce trafic appartient aujourd'hui à l'Intercolonial, mais l'objet est de rester maître du trafic de ce territoire. Le trafic né à Loggieville et à Chatham va aux Etats-Unis.

M. BARKER : Le ministre veut-il dire que le trafic né à Chatham ou Loggieville, échangé à la bifurcation de Chatham, s'élève à $125,000 par année.

L'honorable M. EMMERSON : C'est exactement cela.

M. HAGGART : C'est la valeur de tout le trafic échangé là.

L'honorable M. EMMERSON : Le rapport dit que l'Intercolonial reçoit du Canada Eastern à la bifurcation de Chatham pour $125 000 par année de trafic qui, si ce chemin était exploité en concurrence avec le nôtre, au lieu de nous être donné irait au chemin de fer du Pacifique jusqu'à Frédériction et ensuite serait transmis au chemin de fer central du Maine pour Boston et autres villes des Etats-Unis. Une partie de ce trafic suit déjà cette route, mais si la Compagnie du Pacifique achetait le Canada Eastern, l'Intercolonial n'aurait pas la part qu'il reçoit aujourd'hui et qu'il expédie jusqu'à Québec et de là à d'autre points par le Grand Tronc ou autres chemins. C'est là l'idée que je cherche à faire comprendre et qui est exprimée dans le rapport.

M. BARKER : Quel est le traffic total échangé à la bifurcation de Chatham, le trafic qui peut être diverti à d'autres lignes comme l'autre ? Les $125,000 comprennent-ils tout ?

L'honorable M. EMMERSON : J'ai dit qu'une partie du trafic était fait par l'Intercolonial.

M. BARKER : Et ce transport ne pourrait pas être fait par d'autres routes ?

L'honorable M. EMMERSON : Oui, il pourrait être fait par d'autres routes.

M. BARKER : Le trafic qui peut être fait par d'autres route ne doit pas être considérable.

L'honorable M. EMMERSON : Pendant les douze mois terminant le 29 janvier 1904, il a été expédié de Chatham 169 wagons de marchandises en destination de points en Canada par Frédéricton ; c'est-à-dire par Frédéricton et le chemin de fer Canadien du Pacifique à des endroits dans le Canada ; on en a expédié 47 à des localités canadiennes par voie de Chatham et onze aux Etats-Unis par la même voie.

M. KEMP : L'Intercolonial ne parait pas recevoir beaucoup de trafic de cette source actuellement.

L'honorable M. EMMERSON : C'est le chemin de fer Canadien du Pacifique qui a la grosse part, mais si le gouvernement achetait ce bout de chemin depuis la station de Chatham jusqu'à la bifurcation de Chatham, c'est l'Intercolonial qui aurait ce trafic et non pas le chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. KEMP : L'Intercolonial en reçoit déjà une partie, et est en déficit à la fin de l'année.

L'honorable M. EMMERSON : Mon honorable ami voudrait peut-être que même le trafic de messageries aille au chemin de fer Canadien du Pacifique ; mais mes motifs sont plus élevés, plus dignes que cela ; je veux assurer tout le trafic du Canada Eastern à l'Intercolonial et l'expédier à sa destination par notre chemin. Cela peut se faire avec profit pour l'expéditeur et profit pour l'Intercolonial, et ce trafic n'ira plus alors grossir les recettes des chemins de fer américains, car à partir de Vanceborough, sur la ligne du Pacifique, c'est le chemin de fer central du Maine qui s'en empare.

M. R. L. BORDEN : Le rapport de M. Tiffin donne à la page 58 des renseignements plus précis que ceux-là.

L'honorable M. EMMERSON : J'ai demandé à l'honorable député d'examiner ce rapport. Pendant les douze mois finissant le 29 janvier 1904, on a expédié à la Nouvelle-Angleterre et dans l'ouest viâ Fredericton, 141 wagons de marchandises. C'est autant que l'Intercolonial perd. Il n'y a pas de raison pour laquelle l'Intercolonial n'aurait pas le trafic de Loggieville et Chatham.

M. E. D. SMITH : C'est le Canada-Eastern qui fait aujourd'hui ce trafic.

L'honorable M. EMMERSON : En grande partie ; il est expédié par le Canadien du Pacifique.

M. E. D. SMITH : Mais le Canada-Eastern donne à l'Intercolonial le trafic né sur différents points de son parcours.

L'honorable M. EMMERSON : Et au Canadien du Pacifique aussi. L'avantage de

l'acquisition de ce chemin de fer, c'est que l'Intercolonial aurait tout, et ferait le trafic de l'ouest jusqu'à Montréal.

M. BARKER : Quelle est la destination du trafic de Loggieville?

L'honorable M. EMMERSON : Il y en a pour des points sur le Canadien du Pacifique. J'ai donné le nombre exact de wagons de marchandises.

M. BARKER : Vous avez dit que c'était tout le trafic ; il y en a peut-être destiné à des endroits que l'Intercolonial ne peut pas atteindre du tout.

L'honorable M. EMMERSON : La plus grande partie était destinée à des stations sur l'Intercolonial, 45,000 pour nous et 31,000 pour le Nouveau-Brunswick ; mais toutes ces marchandises viennent des villes du Canada, en grande partie de Montréal.

A part le trafic général du chemin, il y a le service des Messageries canadiennes, qui augmente rapidement, ainsi qu'on le verra par les chiffres suivants :

	Recettes brutes.	Recettes nettes.
1895..	$ 1,545.42	$ 695.43
1896..	1,671.29	752.08
1902..	2,371.42	1,067.14
1903..	2,822.30	1,270.01

Le trafic a doublé depuis 1895, et si le Canada-Eastern le perdait, la perte de l'Intercolonial serait plus grande encore que celle du Canada-Eastern, parce que les revenus qu'on en retire sont plus grands vu le plus long parcours de l'Intercolonial. Ce trafic des messageries augmente considérablement. Les recettes de l'Intercolonial, l'année dernière ont été de $100,000 net environ. Ce service est fait sur le principe coopératif, et c'est là à peu près ce qui revient à l'Intercolonial. Si nous n'achetons pas le Canada-Eastern, et si ce chemin de fer devenait partie d'un autre réseau, l'Intercolonial perdrait les revenus du service des messageries, parce qu'il ne pourrait pas avoir accès à Fredericton ni atteindre les endroits entre la bifurcation de Chatham et Fredericton, et n'aurait pas d'accès à Chatham. Une compagnie particulière considérant cette question au point de vue strict des affaires, s'efforcerait non seulement d'acquérir ce réseau, mais d'empêcher une compagnie rivale d'en devenir maîtresse, parce que cela lui enlèverait du trafic qu'elle a principalement à elle seule; et si une compagnie particulière doit agir suivant le principe des affaires, pourquoi le gouvernement du Canada ne ferait-il pas de même ?

M. BARKER : L'honorable ministre voudra-t-il nous expliquer l'effet que la construction du Grand-Tronc-Pacifique va avoir sur ce réseau ? Il le coupe en deux, et d'après le gouvernement, il va donner une route plus courte et plus directe. Cela va-t-il améliorer le trafic?

L'honorable M. EMMERSON : La source du trafic sera entièrement différente. Je suis heureux que mon honorable ami ait parlé du Grand-Tronc-Pacifique, parce que ce chemin ne peut atteindre Moncton sans croiser le Canada Eastern, qui bénéficiera considérablement du raccordement qu'il pourra faire avec le Grand-Tronc-Pacifique au point de croisement. Mon honorable ami a cru peut-être par son interruption renverser mon argumentation, mais les sources du trafic de l'Intercolonial sont entièrement différentes de celles du Grand-Tronc-Pacifique et il n'y aura pas de conflit du tout, et particulièrement pendant la construction du Grand-Tronc-Pacifique et le développement de cette région et de ses gisements de houille l'Intercolonial aura tout avantage à posséder le Canada Eastern, et le pays d'alentour en bénéficiera aussi.

Pour en venir à la question du prix que le gouvernement paie pour ce chemin de fer, personne du côté de la gauche ne peut soulever d'objections sérieuses, parce que si jamais le gouvernement a fait un bon marché, c'est bien celui-ci. Par exemple nous ne le payons pas deux fois le prix qu'ont coûté les rails seulement.

M. KEMP : La valeur du chemin doit être établie d'après les profits qu'il rapporte.

L'honorable M. EMMERSON : Ce n'est pas absoulument nécessaire, ni juste. S'il en était ainsi nous n'accorderions pas de subvention du tout aux chemins de fer. Plusieurs chemins de fer ne sont construits que dans le but de développer leur région, et nous leur accordons une subvention parce que nous supposons qu'ils feront peu d'argent en commençant avec les transports. Dans un pays neuf l'exploitation d'un chemin de fer ne peut pas payer. C'est ce que l'expérience prouve, et ce chemin de fer n'est pas différent des autres sous ce rapport. Conséquemment vous ne pouvez pas établir sa valeur d'après ses recettes actuelles ; ce serait injuste, et le parlement n'a jamais reconnu ce principe dans ses lois. Les rails seuls de 136 ou 140 milles de chemin, au prix que nous vendons aujourd'hui les vieux rails de l'Intercolonial, donneraient plus de $300,000, et les dormants vaudraient près d'un demi-million de dollars.

M. E. D. SMITH : Quel est le poids de ces rails?

L'honorable M. EMMERSON : Cinquante-six ou cinquante-huit livres——

Suivant le rapport de l'ingénieur.

M. KEMP : Combien faudra-t-il dépenser d'argent pour en faire un chemin à l'égal de l'Intercolonial ?

L'honorable M. EMMERSON : L'ingénieur n'a pas fait cette estimation, mais il ne faudrait pas dépenser beaucoup d'argent pour en faire un chemin de première classe, bien que peut-être pas l'égal de l'Intercolonial. Ce ne serait pas nécessaire non plus

car ce n'est pas un tronc principal, et ne sera jamais qu'un embranchement.

Il ne m'a été fait de rapport d'aucun ingénieur, mais j'ai parcouru le chemin et je suis convaincu que moyennant une dépense de $1,000 par mille, nous en ferons un chemin magnifique, moderne ; et dans mon opinion, ce chemin, dans le cours de l'année prochaine, ou à peu près, vaudra $1.000,000, surtout si l'on prend en considération la posittion dans laquelle se trouve le gouvernement quant au pont de Frédéricton. Voici ce pont de Frédéricton, qui est la propriété du gouvernement, et dont le gouvernement, depuis des années, n'a jamais rien retiré. En l'exploitant en même temps que ce chemin, on favorisera toute cette partie du pays, aussi bien que les intérêts commerciaux de tout le Canada ; car il est dans l'intérêt non seulement de cette partie du pays mais dans l'intérêt de Montréal, de Toronto, et des autres centres industriels du Dominion que les moyens de transport soient développés à Frédéricton et ailleurs, où les produits manufacturés de l'Ontario et de la province de Québec trouveront un écoulement très profitable. D'autre part, il sera certainement à l'avantage de Frédéricton et des localités voisines d'être en communication avec les marchés de l'Ouest par des chemins de fer concurrents.

M. E. D. SMITH : Y a-t-il de gros villages ou de petites villes entre Frédéricton et Chatham ?

L'honorable M. EMMERSON : Oui, un nombre assez considérable. Il y a Marysville, Boiestown, Loggieville, Blackville, Milleston, Indiantown, et autres localités le long de cette ligne. Il existe des scieries considérables à certains de ces endroits, ainsi que nombre d'autres établissements industriels.

M. E. D. SMITH : L'honorable ministre peut-il dire quelle est la population totale des villes et villages situés le long de ce chemin ?

L'honorable M. EMMERSON : Je croirais que la population est d'à peu près 30,000.

M. GOURLEY : La population est-elle assez dense sur tout ce parcours ?

L'honorable M. EMMERSON : Oui. C'est surtout un pays d'industrie forestière, de même que c'est un excellent pays agricole à divers endroits. M. Tiffin, dans un rapport qu'il fit en 1902, parle en ces termes du trafic :

> Je constate que pour l'année terminée le 31 octobre 1901, le trafic-marchandises total s'est élevé à 114,406 tonnes, et les recettes en provenant à $88,958.18 ; le trafic-voyageurs, dans la même période, s'est élevé à $32,849.42. Le transport des dépêches a donné $3,994.24 ; recettes diverses, y compris le service des messageries, $2,092.34 ; soit un total de recettes de $127,-884.22.

Il continue :

> Il existe plusieurs forts villages le long de la ligne, comptant une population assez considérable et jouissant d'un commerce assez prospère. La plus importante de ces villes est Frédéricton, capitale de la province. Puis vient Marysville avec ses grandes filatures de coton, ses scieries, etc. Chatham a une population d'a peu près 5,000 ; on y trouve nombre de scieries et deux usines de pâte de bois, la plus considérable desquelles, malheureusement, a dû fermer ses portes à la suite d'embarras financiers.

A raison de la fermeture de cette usine, les recettes du Canada-Eastern, durant les trois dernières années, ont été très sensiblement diminuées ; mais je suis heureux d'annoncer qu'on a de bonnes raisons d'espérer que cette usine va reprendre les opérations sur une échelle plus grande avec l'aide de forts capitalistes. M. Tiffin dit encore :

> Loggieville, siège de la maison Loggie Bros., est le centre d'un commerce considérable de poisson ; Blackville a une population d'à peu près mille âmes ; Boiestown est le centre de distribution d'une forte partie des provisions qui sont envoyées dans les divers chantiers à bois. Doaktown, compte 1,000 habitants ; et les autres endroits le long de la ligne sont de petits villages, mais fournissent en tout un trafic assez notable, plus ou moins.
>
> Le trafic d'échange avec le chemin de fer Canadien du Pacifique à Frédéricton, pour l'exercice clos le 31 octobre 1901 (lequel est compris dans les chiffres généraux indiqués ci-dessus), a donné au chemin de fer Canada Eastern—sur le trafic local—c'est-à-dire le trafic entre les endroits situés le long de la ligne du Canada Eastern et les points de contact avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, ou ses ramifications, des recettes au montant de $15,719.54 ; et d'un autre côté, la part du chemin de fer Canada Eastern sur le trafic de l'autre compagnie, c'est-à-dire sur le trafic qui lui a été remis par le Canadien du Pacifique et qui consiste surtout en farines et produits de l'Ouest de l'Ontario, s'est élevé à $473.33 ; de sorte que le trafic d'Ontario effectué par voie de Frédéricton est assurément très minime.
>
> Les opérations pour l'exercice clos le 31 octobre 1901, ne sont pas aussi considérables que celles des années précédentes, par suite de la fermeture de l'usine de la Maritime Sulphite Fiber Co., à Chatham, dont la perte a été très sensible au Canada Eastern.

M. HAGGART : Si l'honorable ministre se propose de lire ces notes jusqu'au bout, je demande que nous levions la séance ; car je m'aperçois qu'il est presque minuit, et il n'en a pas lu la moitié.

L'honorable M. EMMERSON : Vous vous trompez, j'ai presque fini. J'arrive à la fin.

M. HAGGART : Il est grand temps.

L'honorable M. EMMERSON : Je conçois très bien l'impatience de l'honorable député ; j'ai autant de hâte que lui d'en avoir fini. Je signale simplement à l'attention du comité ces divers rapports, en vue de renseigner la députation.

M. HAGGART : Les renseignements ont été d'assez peu de valeur jusqu'à présent.

L'honorable M. EMMERSON : Sans doute, mon honorable ami dirait la même chose, même si nous lui en fournissions des cargaisons. Mais les renseignements sont là, et j'y appelle l'attention du comité. Il ne saurait y avoir d'objection très sérieuse à cette résolution. Elle assurera de grands avantages à la partie du pays traversée par cette ligne de chemin de fer. L'idée de l'acheter n'est pas nouvelle pour la députation. Un document assez célèbre dans l'histoire politique de notre pays, un certain document confidentiel lu par le chef de l'opposition M. R. L. Borden) renfermait un passage quant à l'opportunité de rattacher le Canada-Eastern au réseau des chemins de fer de l'Etat. L'honorable M. Blair, auteur de ce document, est regardé comme une autorité sur ces questions par ces messieurs de la gauche, et il y donne de très fortes raisons en vue de montrer qu'il est dans l'intérêt du pays aussi bien que de l'Intercolonial que le Canada-Eastern soit rattaché au réseau de l'Etat.

M. KEMP : Qu'est-ce qu'il y dit?

M. BARKER : Lisez le document.

L'honorable M. EMMERSON : Ces messieurs de la gauche ont le document en main.

M. LENNOX: Mon souvenir c'est qu'il y est question du Canada-Atlantique et non pas du Canada-Eastern.

L'honorable M. EMMERSON : Il y est question du Canada-Eastern également. Maintenant, nous payons pour ce chemin moins de $6,000 par mille.

M. BARKER : L'honorable ministre (M. Emmerson) voudra-t-il me permettre de lui poser une question? A-t-il calculé combien il lui faudra dépenser en outre du prix d'achat, afin de se procurer des rails assez forts pour porter ses locomotives? Si je ne me trompe, il lui faudra des rails plus pesants, comme il en a sur les autres parties du chemin, et ces rails coûteront $500,000, moins la valeur des vieux rails,—soit une augmentation nette dans les dépenses de $300,000. Il voudra bien nous dire aussi combien il lui faudra dépenser pour renforcer les ponts. Il est probable qu'il lui faudra dépenser un million de plus que le prix d'achat.

L'honorable M. EMMERSON : L'honorable député (M. Barker) me paraît se tracasser inutilement. Ce n'est pas notre intention de rattacher ce chemin à la ligne principale, mais simplement d'en faire une ligne tributaire de l'Intercolonial. Dans le Cap-Breton, par exemple, et sur d'autres points du réseau, nous ne posons pas des rails plus pesants, et nous ne nous servons pas davantage de ces grosses locomotives. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire, tant que nous vivrons du moins, d'utiliser de lourdes locomotives sur cette ligne. Il est probable que mon honorable ami à l'air si jeune aujourd'hui—je ne dirai pas à l'air si frais—ne sera plus de ce monde quand il sera devenu nécessaire d'y placer de ces locomotives. Je vois que les deux honrables députés vis-à-vis de moi se contestent l'un et l'autre l'honneur de l'allusion que je viens de faire.

M. GOURLEY : Je suis sûr que c'est de moi que vous vouliez parler.

L'honorable M. EMMERSON : Ces deux honorables députés (M. Gourley et M. Lennox) ont l'air jeune. Mon honorable ami ne vivra probablement pas assez longtemps pour voir le jour où il sera nécessaire de placer de ces lourdes locomotives sur ce chemin. Nous devrions faire l'achat de cette nouvelle ligne en vue d'en faire un chemin tributaire de l'Intercolonial, et aussi en vue de sauvegarder le trafic actuel de l'Intercolonial. Moyennant $6,000 par mille, vous faites l'acquisition d'une excellente plateforme et d'une bonne ligne de chemin de fer, pourvue de rails de 56 à 60 livres. Et vous vous procurez une ligne de chemin de fer avec 72 pour 100 de tangente et des courbes et rampes qui ne sont certainement pas exagérées.

M. HAGGART : Ne pensez-vous pas que 80 pieds donnent une rampe excessive ?

L'honorable M. EMMERSON : Il est vrai qu'il s'y trouve une ou deux rampes qui sont plus fortes qu'on ne le voudrait ; mais dans l'ensemble, elles ne sont pas raides ; et il n'existe pas de courbes très fermées.

M. HAGGART : Il n'y a rien à redire aux courbes.

M. GOURLEY : Quand vous tombez dans les courbes vous trouvez que tout est parfait.

M. E. D. SMITH : Sy trouve-t-il des ponts en fer ?

L'honorable M. EMMERSON : Il peut s'y en trouver un ; mais d'une manière générale, les ponts sont en bois ; et la raison que les dépenses sur ce chemin depuis deux ou trois ans ont été si basses, c'est comme les honorables députés le constateront en consultant le rapport, qu'on a reconstruit et renouvelé un si grand nombre de ponts. Maintenant, je ne pense pas qu'on soulève d'objection sérieuse—j'espère bien qu'on n'en soulèvera pas—en raison de ce que c'est là un accroissement au compte capital de l'Intercolonial. Je sais que c'est là une question au sujet de laquelle mes honorables amis de la gauche sont très susceptibles. Sans doute, il s'en est trouvé d'assez peu charitables pour dire que ce chemin de fer n'était à l'avantage que d'un coin du pays.

M. HAGGART : Le prix d'achat de ce chemin de fer va-t-il être porté au compte capital de l'Intercolonial ?

L'honorable M. EMMERSON : Pourquoi pas ?

M. HAGGART : Mais va-t-il l'être ?

L'honorable M. EMMERSON : J'imagine bien que oui. Ce chemin se trouvera rattaché au réseau des chemin de fer de l'Etat, et comme tel, il représentera un certain montant de capital surajouté. Il est vrai que nous avons déjà à peu près $70,000.000 d'engagés dans l'Intercolonial, mais ce n'est pas pour l'avantage de cette partie du pays simplement. Et si vous ajoutez à ce compte capital le prix d'achat du Canada Eastern, ce ne sera pas pour l'avantage de cette partie du pays seulement. On dira peut-être qu'il s'est produit cette année sur l'Intercolonial un fort déficit. Soit. Allez-vous pour cela condamner la dépense faite sur l'Intercolonial ? Vous pourriez tout aussi bien trouver à redire aux $90,000,000 dépensés sur les canaux. Nous dépensons, cette année-ci même, plus de $800,000 sur le compte du revenu par rapport à nos canaux. Personne ne s'en plaint, parce que les canaux sont reconnus nécessaires au développement du commerce et de la navigation. Ils sont un de nos moyens de transport ; l'Intercolonial en est un autre. C'est un placement que fait le Dominion en vue de favoriser le commerce du pays et de cimenter l'union entre les diverses provinces. On ne se plaint pas de ce que de fortes sommes sont dépenséses sur les canaux ; et de même, on ne devrait pas se plaindre de ce que de fortes sommes sont dépensées sur l'Intercolonial. Chacun de ces moyens de communication contribue sa quote-part à la prospérité du Canada. Et je crois qu'en achetant le chemin de fer Canada Eastern, en le rattachant à l'Intercolonial et en développant les voies de transport, jusque dans les profondeurs de la province du Nouveau-Brunswick, nous allons favoriser l'Intercolonial et les habitants de cette partie du pays ; bien plus, je suis d'avis que par là nous travaillons pour la plus grand gloire et la plus grande réputation du Canada et pour l'avantage de tout le peuple canadien, en développant sensiblement le trafic sur les chemins de fer de l'Etat.

M. HAGGART : Je vais m'efforcer dans le cours des brèves remarques que je me propose de faire de m'en tenir le plus étroitement possible à l'aspect commercial de cette entreprise. Quel est-il ? Il s'agit de faire l'acquisition de 136 milles de chemin dans la province du Nouveau-Brunswick, pour l'établissement desquels le gouvernement de cette province, d'après la déclaration de l'honorable ministre, a accordé une subvention de $400,000, le gouvernement fédéral une subvention de $374.800, et une municipalité $20,000.

L'honorable M. EMMERSON : Elle ne l'a pas versée.

M. HAGGART : Je m'en tiens au rapport même du ministre, dans lequel il est dit que cette somme a été payée.

L'honorable M. EMMERSON : Non; c'est un état des subventions qui ont été accordées ; mais j'affirme à mon honorable ami que cette somme n'a pas été payée.

M. HAGGART : Je ne sais trop si elle a été payée ou non ; je m'en tiens à son rapport sur ce point, et le rapport dit que la somme a été payée. Vous trouvez cette somme mentionnée dans les statistiques des subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités : $20,000. Voici donc $774,000 qui ont été payés par la province du Nouveau-Brunswick et par le gouvernement fédéral pour le bénéfice de ce chemin. Examinons la situation financière. Voilà 136 milles de chemin de fer dont les recettes ont été de $116,000 par année, soit, l'année dernière, un excédent net d'à peu près $2,600. L'honorable ministre explique la faiblesse de l'excédent des recettes sur les dépenses en disant que de fortes sommes ont été dépensées depuis trois ans pour mettre ce chemin dans l'état magnifique où on le trouve actuellement. Or, quelle est la somme qu'on a dépensée depuis trois ans en réparations, etc ? A peu près $42,000 par année, c'est-à-dire moins qu'on n'en a dépensé sur à peu près aucun chemin de fer au Canada pour réparations ou entretien durant une période égale de temps. L'honorable ministre dit que son sous-ministre estime la valeur du chemin à $1.200,000. Il affirme que les propriétaires du chemin de fer ont dépensé $1,500,000.

L'honorable M. EMMERSON : Non, ils prétendent y avoir dépensé $2,098,000.

M. HAGGART : A tout événement, il a été dépensé sur ce chemin $800,000 de subventions de l'Etat, et le revenu net est de $2,400. L'honorable ministre prétend que c'est un tributaire de l'Intercolonial. Dans quelle mesure peut-il être un tributaire de l'Intercolonial ? Il se transporte un peu de poisson de Chatham, sur la rive sud de la rivière Miramichi, au croisement de l'Intercolonial ; il se transporte une petite quantité de marchandises de Frédérickton et la bifurcation de Chatham, qui est remis à l'Intercolonial. Mais comme je l'ai dit, les recettes totales du trafic-voyageurs et du trafic-marchandises ne s'élèvent qu'à $116,000. Comment le transport de cette quantité de marchandises pourrait-elle bénéficier à l'Intercolonial, si le total des marchandises que ce Canada-Eastern transporte actuellement ne lui fournit des recettes qu'au montant de $125,000, comme le dit le rapport ? Il est vrai que le poisson transporté de Chatham au croisement de l'Intercolonial peut fournir un certain montant de recettes au Canada-Eastern, et le long trajet à faire par l'Intercolonial peut augmenter sensiblement le montant des recettes provenant de cette source. Je vois par le rapport que l'honorable ministre a déposé sur le bureau, signé E. Tiffin, gérant du trafic, un état du tarif en vigueur, ou qu'on se propose d'établir, à partir des endroits le long de la ligne du Canada-Eastern :

Une autre circonstance à considérer, c'est que si le chemin de fer Canada Eastern passait aux mains du chemin de fer Canadien du Pacifique, nous serions, dans une grande mesure, empêchés de récolter du trafic soit à partance ou à destination d'endroits le long du Canada Eastern. Pour l'exercice clos le 30 juin 1901, nous leur avons remis 35,760 tonnes de marchandises, sur lesquelles nos recettes ont été de $58,867 ; et nous avons reçu de ce chemin de fer 12,886 tonnes de marchandises, sur lesquelles nos recettes ont été de $26,874.

C'est là le montant total des recettes sur les marchandises livrées au chemin de fer Intercolonial par le Canada-Eastern dans une direction ou dans l'autre. Voyez-vous le chemin de fer Canadien du Pacifique et le gouvernement canadien lutter pour la possession de ce chemin de 136 milles dont les recettes nettes sont de $2,400 par année ? Que l'honorable ministre me permette de lui dire ce que tout homme versé dans la connaissance des chemins de fer n'ignore pas, qu'une compagnie dont les recettes ne sont pas de plus de $850 par mille par année n'est pas en état de solder ses dépenses d'exploitation et d'administration.

Aucun chemin de fer ne commence à être profitable d'exploitation tant que ses recettes ne sont pas de $1,700 à $1,800 par mille par année. On dit que le trafic sur ce chemin augmente ; en 1895, il était de tant, et aujourd'hui il a atteint l'énorme chiffre de $116,000 par année. Voyez-vous cela pour un chemin de 136 milles? Imaginez-vous la peine que se donnent ces pauvres diables propriétaires de ce chemin pour le maintenir en activité, pour le pourvoir de rails et de traverses, de gares et de tout ce qu'il faut le long de ce chemin de 136 milles, sans compter les salaires des employés qui doivent être comme le reste prélevés sur ces $116,000 par année? Et pourtant, c'est là la magnifique affaire que le peuple canadien va conclure moyennant $800,000, pour le plus grand avantage, non seulement de la population des provinces maritimes, mais plus particulièrement de celle de l'Ontario ! Celle-ci, paraît-il, sera tout particulièrement favorisée par l'acquisition de ce chemin dans ce coin du pays. Et si c'était la fin de la dépense, nous n'aurions pas encore trop à nous plaindre. On commence par dépenser $800,000 ; mais que va-t-on dépenser par la suite? Une fois cette acquisition faite, vous verrez qu'il arrivera ce qui est arrivé à la suite de l'acquisition par le gouvernement du chemin qui relie l'Intercolonial à Montréal : au lieu de tourner à l'avantage de l'Intercolonial, cette nouvelle acquisition lui est comme un boulet aux pieds. Il faudra dépenser une somme considérable pour mettre le chemin dans la condition voulue, et les dépenses devront être beaucoup plus considérables que les recettes. Il ne s'agit pas de dépenser simplement $800,000 ; il vous faut maintenir les ponts, maintenir le chemin en bon état de réparations, et de le maintenir en activité. Je dis qu'il vaudrait mieux jeter ces $800,000 à la mer, ou en faire un présent aux provinces de là-bas, en leur laissant la propriété de ce chemin plutôt que de nous engager dans une telle entreprise. " Mais nous ne jalousons pas, dit l'honorable ministre, les gens de l'Ouest, à cause des sommes considérables qui ont été dépensées sur les canaux. La dépense de ce chef s'élève aujourd'hui à $90,000,000 ; et elle profite exclusivement à la partie du pays où nous sommes et notamment aux provinces de l'ouest." Qu'on me permette d'établir la distinction qui existe entre ces deux catégories de dépenses dont parle l'honorable ministre. Le gouvernement fédéral a dépensé $70,000,000 sur le chemin de fer Intercolonial. Nous payons l'intérêt sur cette somme ; c'est une partie de la dette nationale. En outre, cette année, nous avons perdu dans l'exploitation du chemin, somme véritablement dépensée, sur l'Intercolonial et le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, $2,750,000. Trouve-t-on qu'il se soit jamais produit pareille perte sur les canaux? Dans ce dernier cas, vous ne payez que votre part de l'intérêt. Nous payons la même chose sur les $70,000,000 de l'Intercolonial. Nous en supportons une proportion plus forte dans la partie du pays où nous sommes, et la dépense de $90,000,000 sur les canaux ne saurait être aucunement comparée avec la dépense de $70,000,000 sur l'Intercolonial. Même à ce point de vue, la comparaison est absurde.

L'honorable M. EMMERSON : La dépense sur le chemin de fer Intercolonial ne profite-t-elle pas à Ontario également?

M. HAGGART : Partiellement, et partiellement seulement à Ontario. Le grand avantage de la construction du chemin de fer Intercolonial ce n'est pas le transport du trafic de plein parcours à provenance de l'Ontario et à destination des provinces maritimes ; c'est le transport du trafic local à l'intérieur des provinces maritimes. Dans une certaine mesure, toutes les parties du Dominion tirent avantage de l'exploitation de chaque chemin de fer. C'est un avantage mutuel. L'honorable ministre a-t-il convaincu aucun député que cette dépense de $800,000 en vue de l'acquisition de ce chemin sera à l'avantage du chemin de fer Intercolonial à aucun égard quelconque? Le chemin de fer Intercolonial ne profite-t-il pas actuellement de l'échange de trafic avec le Canada-Eastern? Le service des messageries sur le chemin de fer Intercolonial assure un profit net de $100,000 par année, et il craint de perdre le bénéfice de ce trafic sur cette partie du chemin. Comment le perdrait-il? Vous auriez le droit d'expédier des colis en messagerie par le Canada-Eastern, ou si ce chemin de fer devenait la propriété du chemin de fer Canadien du Pacifique, vous auriez toujours le droit d'expédier de ces colis par ce chemin ou par tout autre chemin au Canada.

Quel que fût le propriétaire de ce chemin, il serait tenu de transporter les colis en messagerie à des conditions raisonnables de Halifax à Frédéricton. Ne pourriez-

vous pas établir un bureau destiné à recevoir des colis de messageries à Frédéricton ? Il est oiseux de discuter cette question. Vous payez $800,000 pour une entreprise qui est conduite de la manière la plus économique par ses propriétaires actuels et qui leur rapporte $2,400 par année. Si ce chemin de fer est rattaché à l'Intercolonial, le résultat de son exploitation sera celui qui se produit sur les autres parties du chemin, et nous aurons un déficit beaucoup plus considérables que celui dont nous souffrons actuellement. De quel avantage au monde un embranchement de cette nature pourrait-il être à l'Intercolonial ?

Quelle perspective de bénéfices ouvre-t-il à ce chemin de fer ? Je serais heureux de voir le pays entre Frédéricton et Chatham dix fois plus fertile et productif qu'il ne l'est. Le ministre parle du développement possible de l'industrie de la pâte de bois et des manufactures le long de ce chemin. Quand même il y aurait une fabrique à tous les dix milles, la perspective serait-elle meilleure qu'elle ne l'est actuellement ? Ma raison pour combattre ce projet au nom de mes commettants c'est que si, d'une part, nous sommes disposés à faire toutes les dépenses d'utilité publique de nature à favoriser les populations des provinces maritimes, nous condamnons les dépenses parfaitement inutiles, de nature à obérer le peuple canadien non seulement pour le moment, mais jusqu'à la fin des temps, surtout si le chemin est administré comme il l'est actuellement.

M. E. D. SMITH : Je désire également protester contre l'achat de ce chemin de fer. Si le gouvernement se propose d'étendre le réseau des chemins de fer de l'Etat et d'augmenter le territoire desservi par l'Intercolonial, il fera bien de le faire dans une partie du pays fournissant quelque trafic. Au lieu de cela, nous les voyons, dans le cas actuel, choisir un des chemins les moins profitables du pays. Ses recettes brutes, sur un parcours de 136 milles, n'ont été que de $116,000. Elles ne sont pas suffisantes pour justifier la dépense d'un seul dollar sur le compte capital du réseau. Des observations du ministre, je tire la conclusion que le réseau doit être dans un grand état de délabrement. Il reconnaît que les voyageurs ont été obligés de passer par Saint-Jean, et faisant un circuit, pour arriver à Chatham, plutôt que de voyager par ce chemin de fer. Quelle sorte de service, quelle sorte de wagons, quelle sorte de rails doit-il donc y avoir ? Il reconnaît que les rails sont des 56 livres seulement. Nous savons tous qu'aucun chemin ne saurait être considéré à aucun égard comme étant de premier ordre, quand ses rails sont de ce poids. Si le gouvernement fait l'acquisition de ce réseau, nous verrons sur-le-champ le ministre des Chemins de fer et Canaux s'adresser au parlement et lui demander de voter une subvention considérable en vue d'acheter de nouveaux rails ; et il nous faudra payer $300,000 pour substituer les rails de 80 livres aux rails de 60 livres. Il est très probable que les traverses devront être renouvelées et que les ponts actuellement en bois devront être remplacés par des ponts de fer. La dépense ne se bornera pas aux $774,000, montant des subventions que nous avons payées, et aux $800,000 que nous allons payer comme prix d'achat du réseau ; il nous faudra dépenser encore une forte somme pour les fins que je viens de mentionner. Le ministre déclare que la Compagnie du Canadien du Pacifique avait une promesse de vente sur le réseau pour $800,000 ; mais elle n'a pas cru que le chemin valait cette somme. Le ministre intervient et offre de payer ce prix, bien que la Compagnie du Canadien du Pacifique n'ait pas cru devoir en offrir autant. On nous a dit qu'il y a quelques années, le trafic était de $20,000 à $30,000 plus élevé qu'il ne l'est aujourd'hui. Cela fait voir tout simplement que le pays était boisé, qu'il a été dépouillé de son bois, et que le chemin est devenu moins profitable, c'est donc le bon temps pour ses propriétaires de le vendre au gouvernement.

L'honorable M. EMMERSON : Assurément, mon honorable ami ne désire pas fausser les faits. Il n'a pas été déclaré que les recettes étaient de 20 à $30,000 plus élevées il y a quelques années qu'elles ne le sont aujourd'hui. Les recettes brutes n'ont pas diminué, ce sont les recettes nettes qui sont moins considérables.

M. HAGGART : Les recettes totales ont diminué. La déclaration du ministre c'est que les recettes totales, il y a quelques années, étaient d'à peu près $136,000.

M. E. D. SMITH : Ce chemin de fer est exploité par un particlier qui cherche à en tirer quelque bénéfice, et, bien entendu, son tarif est aussi élevé qu'il peut l'être dans les circonstances. Mais dès que le gouvernement en aura pris possession, les taux devront être abaissés, et les recettes seront probablement de 30 pour 100 moins élevées qu'elles ne le sont actuellement. La vérité c'est que ce chemin sera éternellement un fardeau pour le peuple canadien. Si son acquisition devait être avantageuse aux gens établis sur son parcours, ou par aucun groupe de la population canadienne, je n'hésiterais pas à engager le gouvernement à s'en porter acquéreur, même s'il devait s'y produire une perte ; mais son achat par le gouvernement ne profitera à personne si ce n'est au particulier qui fait la vente. Ce n'est pas, à mon avis, la mission du parlement de taxer le peuple au bénéfice d'un particulier. Le service des messageries sur ce chemin de fer fournit la somme magnifique de $2,400 par année, et le ministre redoute beaucoup que dans le cas où le Canadien du Pacifique prendrait possession du réseau, l'Intercolonial ne perdît sa part de ces énormes recettes de $2,400. En fait,

l'Intercolonial recueillera la plus grande partie de ce trafic, quel que soit le propriétaire du réseau ; car ces colis de messagerie sont nécessairement, pour la plus grande partie, destinés à des endroits ou seront à provenance d'endroits, sur le parcours de ce chemin de fer. Il en est de même en ce qui regarde le trafic-marchandises. Le ministre a déclaré que l'échange de trafic s'élèverait à la somme de $125,000 par année ; mais les trois quarts en sont destinés à des endroits ou sont à provenance d'endroits situés sur le parcours de l'Intercolonial ; et par conséquent, ne sauraient aller à d'autres chemins de fer. Ce paiment de $800,000 en vue de l'achat de ce chemin de fer n'est que le commencement de la dépense ; car nous aurons un déficit annuel à tout jamais, et le peuple canadien va se charger de ce fardeau pour le bénéfice d'un particulier.

D'après le ministre des Chemins de fer et Canaux, en demandant que la Compagnie des messageries du Dominion f t admise à faire le service des messageries sur tout le parcours de l'Intercolonial, je me déclarais disposé à ce que nous subissions une perte dans l'administration de ce chemin de fer. Le ministre n'est aucunement justifiable de faire cette déclaration. Je crois que si la Compagnie de messageries était libre de faire affaires sur tout le réseau de l'Intercolonial, ce chemin de fer y gagnerait, par suite de la concurrence qui se produirait, et en raison de ce que les gens établis sur le parcours de ce chemin auraient un service de messagerie beaucoup meilleur que celui en existence aujourd'hui. Les pêcheurs des provinces maritimes, qui expédient leur poisson vers l'ouest y trouveraient leur avantage ; les producteurs de fruits de l'Ouest, qui expédient leurs produits vers l'Est y trouveraient aussi leur avantage, et les consommateurs seraient mis à même, par suite de la concurrence, à se pourvoir de fruits à meilleur marché. Je crois que la Compagnie Dominion Express a garanti qu'il n'y aurait aucune perte de revenus.

L'honorable M. EMMERSON : A-t-elle bien donné cette garantie ?

M. E. D. SMITH : Je le crois ; j'en suis sûr.

L'honorable M. EMMERSON : Elle ne l'a pas fait à ma connaissance ; et je devrais en savoir quelque chose.

M. E. D. SMITH : Si le ministre veut bien s'enquérir, il constatera que cette circonstance lui a échappé. A mon avis, nous ne sommes justifiables d'acheter ce chemin de fer à aucun prix; même si on offrait de nous le vendre à bon marché, nous devrions refuser. Nous sommes un peu comme ces dames qui achètent d'occasion des marchandises dont elles n'ont aucun besoin. Le ministre pense que ce chemin de fer lui est offert à bon marché, et il l'achète, sans se préoccuper des conséquences qui peuvent en résulter pour le contribuable. Le chemin ne sera d'aucune utilité, et je proteste énergiquement contre son achat.

M. KEMP : On nous demande de payer $800,000 pour ce chemin de fer, et il s'agit de savoir s'il vaut ou non cette somme. A mon avis, il ne la vaut pas. Je ne contesterai pas que ce chemin de fer assurerait à l'Intercolonial une certaine quantité de trafic; mais je suis persuadé qu'il ne vaut pas la somme que le gouvernement se propose d'en payer, et je considère que celui-ci fait là un très mauvais marché pour le pays.

Il est oiseux de dire que le trafic total de l'Intercolonial en souffrirait ; ce trafic se monte à plusieurs millions de dollars. Je crois que le ministre a dit que l'acquisition de ce chemin ne se faisait pas en exécution d'un programme général. Si on achète ce chemin en raison des avantages particuliers qu'il présente, je suis en mesure d'indiquer d'autres chemins dans le Nouveau-Brunswick qu'il serait tout aussi désirable d'acquérir, qui fourniraient tout autant de trafic et présenteraient tous les éléments stratégigiques que l'acquisition de ce chemin présente. Je pensais que le ministre annoncerait peut-être que le gouvernement avait décidé de faire l'acquisition de tous les chemins de cette nature dans les provinces maritimes. Je ne vois pas de raison de distinguer entre ce chemin et un grand nombre d'autres que je pourrais nommer. Il me semble qu'on n'en devrait pas faire l'acquisition si ce n'est en exécution de quelque programme général. L'Intercolonial se raccorde avec un grand nombre d'autres chemins dans ma province, par exemple, le Midland, le Dominion Atlantic, le chemin de fer qui traverse le comté d'Inverness et il s'en trouve peut-être d'autres que je n'ai pas à l'esprit en ce moment. Dans le Nouveau-Brunswick il y a également un grand nombre de petits embranchements qui se raccordent à l'Intercolonial, et qui seraient, à mon avis, exploités plus utilement par l'Etat que par les compagnies propriétaires ; et il se peut qu'au point de vue stratégique, il fût tout aussi important de rattacher ces embranchements à l'Intercolonial que le chemin en question. J'aurais été plus satisfait si le ministre m'avait dit nettement qu'on se propose ou qu'on ne se propose pas d'exécuter un programme général de cette nature ; autrement, je ne trouve pas très bonnes les raisons qui ont engagé le gouvernement à se lancer dans cette entreprise. Le ministre lui-même, j'en suis sûr, aurait été le premier à reconnaître qu'il existe nombre d'autres chemins dans les provinces maritimes qui auraient été désireuses de lui vendre leurs lignes?

Les négociations de cette nature sont calculées d'ordinaire d'après les revenus de la propriété dont on fait l'acquisition ; mais le ministre n'a été en mesure de faire montre d'aucun revenu, et il semblait croire simplement qu'il y avait une perpective de revenu pour l'avenir. Ce n'est pas là envisager la question au point de vue des affaires. Je le répète, c'est là un mauvais marché pour le

pays. Nous pouvons bien regarder comme admis que le chemin a été exploité avec la plus grande économie, et qu'il ne sera pas possible pour le gouvernement de l'exploiter aussi économiquement qu'il l'a été par les particuliers ses propriétaires. L'année dernière, les recettes de ce chemin de fer n'ont été que de $2,674. L'année avant, il s'est produit un déficit de $9,000 ; et l'année avant celle-là, les recettes n'avaient été que de $12,400. Il est certain que l'exploitation se pas de bonne excuse pour payer cette somme Ce chemin de fer est une charge pour ses propriétaires actuels, et le gouvernement n'a pas de obnne excuse pour payer cette somme exorbitante comme prix d'achat. Je proteste contre toute cette négociation.

M. SPROULE : N'est-il pas vrai que ce chemin de fer a été offert pour la somme de $400.000 par les banques détentrices de ses obligations ?

L'honorable M. EMMERSON : Je n'en sais rien.

L'honorable M. FIELDING : Je n'ai jamais entendu mentionner ce chiffre ; mais j'ai entendu dire qu'on avait offert des sommes moins considérables que celle que nous nous proposons de payer. Je me suis enquis personnellement à ce sujet, et je suis en mesure de dire que ce n'est pas le cas.

M. SPROULE : J'ai entendu faire la déclaration qu'on avait offert de le vendre pour un peu moins que $400,000.

L'honorable M. FIELDING : Je puis assurer à mon honorable ami que je me suis mis en relation avec la banque en question, et je tiens de l'administration même l'assurance très formelle que ce n'est pas le cas.

M. R. L. BORDEN : Faites-vous l'acquisition de ce chemin en vue de l'exécution d'un programme général d'acquisition de chemins semblables dans les provinces maritimes; ou est-ce là un cas spécial devant être jugé d'après son mérite intrinsèque ?

L'honorable M. EMMERSON : Ce cas est considéré entièrement d'après son mérite intrinsèque, sans égard à d'autres chemins de fer.

M. R. L. BORDEN : Vous ne faites pas cette acquisition comme partie d'un programme d'achat d'embranchements de chemins de fer dans les provinces maritimes ?

L'honorable M. EMMERSON : Une très bonne raison, c'est qu'il est nécessaire de protéger la sphère d'exploitation de l'Intercolonial contre les empiètements d'une compagnie rivale, et d'assurer à l'Intercolonial une entrée dans le cœur de la province du Nouveau-Brunswick. Si ce chemin du Canada-Eastern tombait entre les mains du Canadien du Pacifique, par exemple, cette compagnie serait en mesure de pénétrer dans le territoire qui a été jusqu'aujourd'hui particulièrement desservi par l'Intercolonial ; elle serait en mesure de faire concurrence à celui-ci en ce qui regarde son trafic le plus profitable. C'est la raison principale qui nous engage à proposer l'acquisition de ce chemin par l'Etat.

M. R. L. BORDEN : Quel est le bénéfice net que l'Intercolonial retirerait de ce trafic qu'on menace de lui enlever ?

M. EMMERSON : Je n'ai pas fait le calcul ; mais le trafic de l'Intercolonial en souffrirait—je veux dire le trafic à provenance ou à destination de Québec, de Montréal, et de l'Ontario. L'Intercolonial perdrait une partie du trafic dont il jouit aujourd'hui. Il y aurait une perte directe, et il y aurait, en outre, une perte indirecte beaucoup plus considérable.

M. R. L. BORDEN : Il est oiseux de dire au comité que le trafic total de l'Intercolonial en souffrirait ; car nous savons qu'il n'en saurait être ainsi. Le rapport de M. Tiffin, qui a trait à tout le trafic d'échange entre l'Intercolonial et ce chemin, donne le chiffre de $57,000 de marchandises dans un sens, et de $27,000 de marchandises dans l'autre sens ; et même si nous admettons que tout ce trafic serait perdu pour l'Intercolonial,—ce que nous ne saurions admettre,—la perte serait en tout de $84,000 ; et je ne saurais dire exactement quel serait le bénéfice net sur des opérations de ce montant.

L'honorable M. EMMERSON : On a fait circuler des pétitions relativement à la ligne construite de St-Stephens à Saint-Jean, viâ St-George. C'est la seule ligne au sujet de laquelle il ait été présenté une pétition, si je me rappelle bien.

M. DANIEL : Est-ce la ligne qu'on dit être la propriété de Russell Sage?

L'honorable M. EMMERSON : C'est la ligne connue sous le nom de Shore Line Road.

Le comité fait rapport de la résolution ; elle est lue la première et la seconde fois et adoptée.

L'honorable M. EMMERSON demande qu'il lui soit permis de présenter le bill (n° 163) autorisant le gouvernement canadien à faire l'achat du chemin de fer Canada-Eastern et à prendre possession du pont de chemin de fer de Fredericton à St-Mary.

La motion est adoptée, et le bill lu une première fois.

L'honorable M. FIELDING propose que la Chambre lève sa séance.

M. R. L. BORDEN : Quel sera l'ordre du jour demain?

L'honorable M. FIELDING : Je crois savoir qu'on proposera que la Chambre se forme en comité des subsides de bonne heure demain, afin de donner à mon honorable ami de Pictou l'occasion de proposer un amendement. Mais nous pourrions d'avance consentir à ce que le bill de la Milice soit finalement adopté.

La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à 12 heures 35, mercredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 3 août 1904.

La séance s'ouvre à onze heures.

COMPTE RENDU OFFICIEL DES DEBATS.

M. CHAMPAGNE propose :

L'adoption du troisième rapport du comité spécial chargé de surveiller le compte rendu officiel des débats de la présente session.

M. TAYLOR : Je crois que le rapport du comité demande la nomination de deux nouveaux employés pour faire un nouvel index. Cela n'est pas nécessaire et va coûter au pays beaucoup d'argent. J'ai voté contre ce projet au comité et je vote contre ici. Je m'oppose à l'adoption du rapport.

M. CHAMPAGNE : En réponse à l'honorable député et afin de renseigner la Chambre, je vais, en quelques mots, expliquer ma motion. Le rapport recommande :

Qu'à part l'index ordinaire du rapport officiel des débats de la présente session, il soit préparé un index analytique des divers volumes dudit rapport, comme volume séparé, et qu'il en soit imprimé et relié un nombre suffisant d'exemplaires pour être distribués parmi ceux qui ont droit à un exemplaire relié du rapport officiel des débats.

Voilà la première partie du rapport. Dans la seconde partie il est demandé :

Que M. Daniel McGillicuddy soit chargé de préparer l'index de l'édition anglaise revisée et que M. Marc Sauvalle soit chargé de la version française,—ledit travail devant être fait séparément du travail du personnel actuel ; et que lors de l'achèvement dudit travail, les deux messieurs ci-dessus nommés reçoivent, en paiement de leurs services, la somme de $750 chacun.

La première partie du rapport a été étudiée depuis quelque temps par ceux qui tiennent à ce que le compte rendu des débats de cette Chambre soit satisfaisant et désirent qu'il y soit fait un index aussi complet et aussi parfait que possible. On a suggéré la confection d'un index analytique. Cette question a été discutée devant le comité pendant la session actuelle et quelques-unes des sessions précédentes, et dernièrement il a été institué un sous-comité pour l'examiner. Le rapport maintenant soumis à la Chambre, est pour ainsi dire, la reproduction du rapport de ce sous-comité. La plupart des députés ont eu l'occasion de lire la page-échantillon qui leur a été adressée depuis que le rapport du comité a été déposé sur le bureau de la Chambre, et de juger par eux-mêmes de l'importance et des avantages de l'amélioration dont il s'agit. Ce spécimen représente l'index analytique, en anglais et en français, des débats d'une séance de la présente session. D'après ce système, l'index contient la substance de tous les discours prononcés sur un sujet, et les noms des députés qui les ont prononcés. A la fin de chaque session il sera publié et distribué à ceux qui ont droit de recevoir les "Débats", un volume séparé qui s'appellera "L'Index analytique des Débats". Cet ouvrage, j'en suis sûr, sera très précieux et représentera une grande amélioration par rapport au système actuel. Afin de faire saisir la différence qu'il y a entre l'index actuel et celui qui est à l'état de projet, je citerai certains extraits du feuillet-échantillon que le comité des Débats a fait préparer. Il y a quelques semaines, une question très importante, celle de la main-d'œuvre étrangère, fut discutée dans cette enceinte. Le discours prononcé alors par l'honorable chef de l'opposition est ainsi consigné dans cet index :

Borden, R. L. (Halifax).

Le gouvernement a promis une loi générale sur le travail des étrangers sous la pression de l'opposition, 3533. Le C. P. R. a été singularisé déjà pour restriction analogue dans le cas du chemin de fer de la Passe du Nid-de-Corbeau, 3534.

Voici certaines inscriptions faites dans ce même index relativement à d'autres discours prononcés sur le même sujet :

Bourassa, H. (Labelle).

Ne croit pas qu'on doive exclure distinctement étrangers de capacité reconnue, 3493. Si on exclut indistinctement qu'on réserve emploi uniquement aux ingénieurs canadiens d'origine, 3494.

Clarke, E. F. (Toronto-ouest).

Lois américaines restreignant emploi des étrangers sur travaux subventionnés ou publics. Etat de New-York, 3518. Illinois, Idaho, Pennsylvanie, New-Jersey, Californie, 3519. Insignifiance entreprise chemin de fer Passe du Nid-de-Corbeau en face Transcontinental 3520. Défend les efforts de M. G. Taylor pour obtenir législation du travail des aubains, 3521.

Fitzpatrick, Hon. Chs. (Québec-centre).

Gouvernement décidé à protéger ouvriers sur entreprises subventionnées, 3532. Le gouvernement fera enquête sur toutes plaintes, 352. Les unions ouvrières doivent être protégées dans les limites de leurs droits.

M. l'Orateur, l'index actuel est bien fait et nous ne songeons pas à nous en dispenser. Cette année, le comité y a fait une amélioration importante en décidant qu'il en serait publié des éditions partielles au fur et à mesure que la session avancerait. Cela, je crois, a été jugé très commode. Mais, dans cet index, on mentionne seulement les sujets traités et les noms des députés qui en ont parlé ; on ne fait pas voir la nature ou substance des discours prononcés. Je l'ai dit, nous nous proposons de faire publier en un volume séparé, à la fin de chaque session, un index analytique contenant la substance de chaque discours prononcé sur chaque sujet dont il aura été question dans la Chambre.

Messieurs McGillicuddy et Sauvalle, à qui nous avons l'intention de confier ce travail, sont certainement compétents. Ce sont des journalistes distingués, et la rémunération qu'il s'agit de leur accorder est loin d'être excessive. Nous voulons faire, pour cette session, un essai qui, s'il n'est pas jugé satisfaisant, ne devra pas engager la Chambre pour l'avenir. On a suggéré au comité de faire un index analytique pour toutes les sessions qui ont eu lieu depuis que les débats se publient. Mais, comme je l'ai dit, nous entendons faire faire ce travail par rapport à la présente session seulement, et à titre d'essai.

La motion est adoptée.

INTERPELLATIONS.

QUAI DE SAINT-MATHIAS, P.Q.

M. MONK, par M. Taylor :

1. Quel est le coût estimatif du quai de Saint-Mathias, comté de Rouville ?
2. Quels montants ont été dépensés pour ce quai jusqu'à ce jour ?
3. Quel est le montant mentionné dans le contrat pour sa construction ?
4. Quel est le coût du hangar érigé sur ce quai ?
5. Quels salaires ont été fixés dans ledit contrat relativement aux diverses catégories de travailleurs ?

L'honorable M. HYMAN (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1. $3,500.
2. $4,727.55
3. Les travaux ont été faits en régie.
4. Il est impossible de dire au juste combien a coûté le hangar ; les travaux de construction du quai ayant été faits en régie, il serait difficile de faire un état distinct de l'ouvrage relatif à la construction de la remise et à celle du quai lui-même.
5. Il n'a pas été adjugé d'entreprise, l'ouvrage s'est fait en régie.

INTERCOLONIAL—TUNNEL A LA RIVIERE-DU LOUP.

M. GAUVREAU :

1. Est-il à la connaissance de l'honorable ministre des Chemins de fer que le conseil de ville de Fraserville a adopté une délibération dont le texte a été communiqué au département des Chemins de fer, demandant, pour la sûreté publique, qu'un tunnel soit construit à la station de l'Intercolonial à la Rivière-du-Loup ?
2. Dans l'affirmative, une visite des lieux a-t-elle été faite par l'ingénieur du département ?
3. A-t-il été fait un rapport constatant le coût du travail à faire ?
4. Dans l'affirmative, quel est ce montant ?
5. Le département des Chemins de fer se propose-t-il de se rendre à la demande du public formulée dans la délibération du conseil de ville de Fraserville ?

L'honorable M. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) :

1. Le ministre sait qu'une délibération du conseil de ville de Fraserville à ce sujet a été reçue en 1896.

2. Oui, il a fait plusieurs visites.
3. Oui.
4. $52,657.
5. Il n'a encore rien décidé à ce sujet.

STEAMER DE L'ETAT, LE "QUADRA".

M. EARLE :

1. Des plaintes ont-elles été faites au département de la Marine et des Pêcheries concernant la manière dont l'équipage du steamer du gouvernement le "Quadra" est traité ?
2. Dans l'affirmative, quelle est la nature de ces plaintes ?
3. L'équipage du "Quadra" reçoit-il sa paie régulièrement ?
4. Quels sont les arrangements au sujet de la paie des marins ?
5. Si le "Quadra" est en croisière quand arrive le temps de la paie, a-t-on pris des mesures pour que les familles des marins retirent leur paie ?
6. Qui choisit les approvisionnements du "Quadra" ?
7. De qui sont-ils achetés dans la Colombie Anglaise ?
8. Le gouvernement a-t-il appris que des membres de l'équipage affirment que la nourriture est de qualité inférieure et souvent en quantité insuffisante ?

L'honorable M. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Le département n'a pas reçu de plainte. Tout ce que nous savons à ce sujet, ce sont les journaux qui nous l'ont appris. J'entends profiter de mon voyage à la Colombie Anglaise pour m'enquérir moi-même de ce qui en est.

MALADIES CONTAGIEUSES DES ANIMAUX—AMENDEMENT A LA LOI Y RELATIVE.

L'honorable M. FISHER : Je propose que la Chambre se forme en comité, demain, pour délibérer le projet de résolution que voici :

Qu'il est expédient de prescrire que l'Acte de 1903 concernant les épizooties, soit amendé comme suit :—

Que le paragraphe (e) de l'article 2 dudit acte, chapitre 11 des Statuts de 1903, soit modifié en ajoutant après le mot "farcin", dans la 3e ligne dudit paragraphe, les mots "maladie du coït".

Que les paragraphes 2 et 3 de l'article 12 soient retranchés et remplacés par ce qui suit :

"L'indemnité, s'il en est, sera des deux tiers de la valeur de l'animal abattu avant qu'il ait été infecté de maladie infectieuse ou contagieuse, ou en contact direct avec des animaux ainsi affectés ou à une proximité dangereuse d'animaux malades ; toutefois, s'il est clairement démontré qu'un animal a été abattu sans raisons suffisantes, et que son abattage a été fait autrement qu'en conformité du présent acte ou n'est pas justifiable en vertu du présent acte, le propriétaire a droit à une indemnité égale à la pleine valeur de l'animal ainsi abattu."

Que le paragraphe 4 dudit article 12 soit modifié en y ajoutant ce qui suit. "mais ne dépassera pas, s'il s'agit d'animaux de sang mêlé,

$150 pour chaque cheval, $60 pour chaque tête de bétail, ou $15 pour chaque porc ou mouton ; et s'il s'agit d'animaux de pur sang, $300 pour chaque cheval, $150 pour chaque tête de bétail, ou $50 pour chaque porc ou mouton."

Ce projet de résolution a été communiqué à Son Excellence le Gouverneur général, qui l'a approuvé.

La motion est adoptée.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

L'honorable M. EMMERSON : Je propose que la Chambre se forme en comité, demain, pour étudier le projet de résolutions que voici :

1. Dans les présentes résolutions, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression "coût" signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable de l'entreprise, et comprend les sommes dépensées, jusqu'à concurrence de $25,000 au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucun autre secours, mais ne comprend pas le prix de revient des installations de tête de ligne ou des terrains nécessaires pour l'emplacement du chemin de fer dans aucune cité ou ville constituée en corporation; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne du chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, et un examen soigneux du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

2. Le Gouverneur en conseil peut accorder, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemin de fer ci-dessous mentionnées qui ne coûtera pas, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une subvention de $3,200 par mille pour une longueur ne dépassant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après ; et, pour aider à la construction de chacune desdites lignes de chemin de fer dont la longueur n'excède pas celle ci-après énoncée et qui coûtera, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, accorder en sus de la somme de $3,200 par mille, une autre subvention de cinquante pour cent de la différence entre le coût moyen de la longueur de chemin de fer subventionnée et la somme de $15,000 par mille, ladite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de $6,400 par mille.

1. A la Compagnie "The Bracebridge and Trading Lake Railway Company" pour un chemin de fer depuis Bracebridge, dans Muskoka, jusqu'à un endroit situé à ou près Baysville, Ontario, au lieu de la subvention accordée par l'alinéa 7 de l'article 2 du chapitre 8 de 1900, n'excédant pas 15 milles.

2. A la Compagnie du chemin de fer de Bruce-Mines et d'Algoma, pour les lignes le chemin de fer suivantes :

(a) Pour cette partie de sa ligne de chemin de fer allant de la bifurcation de Bruce-Mines vers le sud jusqu'à la ville de Bruce-Mines, sur le lac Huron, distance d'au plus de 3 milles ;

(b) Pour les six milles de chemin de fer construits depuis la station de Gordon-Lake, extrémité de sa ligne subventionnée par le chapitre 7 de 1901, en allant vers le nord jusqu'à Rock-Lake, une distance de 6 milles.

(c) Pour douze milles à partir de Rock-Lake en allant vers le nord, jusqu'à une distance de 12 milles au plus ;

Les subventions à ces dites lignes étant accordées au lieu de la subvention accordée par l'alinéa 33 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903 pour 89 milles de plus.

3. A la Compagnie de chemin de fer de Nepigon, pour les lignes de chemin de fer suivantes :

(a) A partir d'un endroit situé à ou près la station de Nepigon sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'au lac Nepigon, pour 30 milles au plus ;

(b) A partir d'un endroit situé à l'ouest du lac Helen sur la ligne dudit chemin de fer de Nepigon, pour 3½ milles au plus ;

(c) A partir d'en endroit situé sur la ligne du chemin de fer de Nepigon à ou près la traverse de la rivière Fraser jusqu'à un endroit situé sur le lac Jesse en passant par Cameron's Falls, pour 1½ mille au plus ;

(d) A partir d'un endroit situé sur la ligne nord du lac Nepigon en allant vers le nord, pour une distance de 45 milles au plus ;

Les subventions à ces dites lignes étant accordées au lieu de la subvention accordée par l'alinéa 33 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903 pour 80 milles au plus.

4. Pour la construction d'une ligne d'embranchement de chemin de fer commençant à la la ligne mère de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, à la station de Saint-Philippe d'Argenteuil, ou à un endroit situé entre cette station et Grenville, puis dans une direction nord, au lieu de la subvention accordée par l'alinéa 49 de l'article 3 du chapitre 57 de 1903, pour 3 milles au plus.

5. A la Compagnie du chemin de fer du Nord de Châteauguay, pour un chemin de fer à partir d'un endroit situé dans le quartier Hochelaga, Montréal, jusqu'à un endroit sur le grand chemin de fer du Nord, situé dans ou près la ville de Joliette, en passant par la ville de L'Assomption, Québec, ainsi qu'un rameau jusqu'à cette dite ville, au lieu de la subvention accordée par l'alinéa 32 de l'article 2 du chapitre 8 de 1900, pour 42 milles au plus.

6. A la Compagnie du Grand chemin de fer du Nord du Canada, pour lui permettre de prolonger sa ligne depuis Arundel jusqu'à un endroit situé dans la municipalité des townships unis de Preston et Hartwell, province de Québec, au lieu de la subvention accordée au chemin de fer de colonisation de Montfort à la Gatineau par l'alinéa 6 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903, pour 30 milles au plus.

7. A la Compagnie du chemin de fer du Nord de Châteauguay, pour une ligne d'embranchement à partir d'un endroit situé sur sa ligne-mère jusqu'à ou près Charlemagne, puis dans une direction nord et ouest, jusqu'à un point sur le chemin de fer de Montfort à la Gatineau situé à ou près Morin-Flats, au lieu de la subvention accordée au chemin de fer de colonisation de Montfort à la Gatineau par l'alinéa 41 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903, pour 22 milles au plus.

8. A la Compagnie du chemin de fer de la rivière Ottawa, pour une ligne ferrée depuis

un point à ou près la station de Saint-Agathe-des-Monts, se dirigeant vers le township de Howard, dans le comté d'Argenteueil, passant près des lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie dans une direction sud, au lieu de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer du Nord de Montréal par l'item 58 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903, n'excédant pas 15 milles.

9. A la Compagnie du chemin de fer de la rivière Ottawa, pour une ligne ferrée depuis un point dans la paroisse de Saint-André, dans le comté d'Argenteuil, et un point dans la paroisse de Saint-Laurent, dans le comté de Jacques-Cartier, passant à travers les paroisses de Saint-Placide, Saint-Eustache et Saint-Martin, au lieu de la subvention accordée par l'item 10 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903, n'excédant pas 38 milles.

10. Pour une ligne de chemin de fer depuis Lardo jusqu'au lac La Flèche Supérieur, Colombie Anglaise, au lieu de la subvention accordée par l'item 28 de l'article 2 du chapitre 7 de 1901, n'excédant pas 30 milles.

11. A la Compagnie des houillères et du chemin de fer de Nicola à Kamloops et à Similkameen, soit une ligne ferrée depuis un point à ou près le pont Spence, sur la ligne du chemin de fer du Pacifique Canadien, jusqu'au lac Nicola, ou pour une ligne ferrée depuis un point à ou près le village de Coutlée, dans une direction sud vers Princeton et Headley, au lieu de la subvention accordée par l'item 26 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903, n'excédant pas 45 milles.

12. A la Compagnie du chemin d'Alberta-ouest allant d'un point sur la frontière des Etats-Unis à l'ouest du rang 27, dans une direction nord-ouest vers Anthracite, dans le district d'Alberta, au lieu de la subvention accordée par l'item 40 de l'article 2 du chapitre 7 de 1899, n'excédant pas 50 milles.

3. Le Gouverneur en conseil peut accorder la subvention ci-après mentionnée pour aider à la construction du pont aussi ci-après mentionné, savoir :

(1) A la Compagnie du chemin de fer du Nord de Châteauguay, la balance impayée de la subvention accordée par l'item 33 de l'article 2 du chapitre 8 de 1900, pour un pont de chemin de fer à une seule voie, avec deux chaussées de 10 pieds de largeur, pour la circulation gratuite des voitures sur un chemin public, entre le Bout-de-l'Ile et Charlemagne, au confluent de l'Ottawa et du Saint-Laurent, une somme n'excédant pas $51,000.

4. Les subventions accordées par les présentes, pour aider à la construction de tout chemin de fer ou pont, sont payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, et peuvent, à moins qu'il n'y soit autrement pourvu d'une manière expresse dans le présent acte, au choix du Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être payées comme suit :

(a) Lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée ; ou

(b) Par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à la valeur de toute l'entreprise ; ou

(c) D'après estimations courantes des travaux appuyées du certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer et canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et au secours accordé l'avancement des travaux justifier le paiement d'une somme d'au moins trente piastres ; ou

(d) Dans les cas des alinéas (b) et (c), partie d'une manière, partie de l'autre.

5. Les subventions ci-dessus mentionnées comme autorisées au bénéfice des compagnies nommées à cette fin, seront, si elles sont accordées par le Gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement ; les autres subventions peuvent être accordées aux compagnies qui établiront, au jugement du Gouverneur en conseil, qu'elles sont en mesure de construire et parachever lesdits chemins de fer et pont respectivement ; toutes les lignes et le pont pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août 1904, et parachevées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après ledit premier jour d'août, qui sera fixé par le Gouverneur en conseil ; et elles seront ainsi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans un traité qui sera conclu dans chaque cas par la compagnie avec ledit ministre, traité que ledit ministre, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, est par le présent autorisé à conclure ; et le tracé de chaque ligne de chemin de fer et ponts subventionnés sera aussi assujéti à l'approbation du Gouverneur en conseil.

6. La concession de ces subventions et leur versement aux diverses compagnies respectivement, sont subordonnées à la condition que le Gouverneur en conseil pourra en tout temps accorder et assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes et le pont ainsi subventionnés, des droits de circulation ou conventions de transports ou autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif uniforme par mille ; et le Gouverneur en conseil aura en tout temps le contrôle absolu des tarifs à prélever et imposer par toutes les compagnies et sur tous les chemins de fer et le pont, par le présent subventionnés.

7. Toute la compagnie recevant une subvention aux termes des présentes résolutions, ses successeurs ou ayants droits, et toute personne ou compagnie qui contrôlera ou exploitera un chemin de fer ou une partie d'un chemin de fer subventionné par les présentes, seront tenues chaque année de fournir au gouvernement du Canada le transport gratuit de ses employés, fournitures, matériaux et malles sur la partie de la ligne pour laquelle cette subvention aura été reçue, et fourniront, chaque fois qu'ils en seront requis, des wagons postaux convenablement aménagés pour ce service postal ; et ces transport et service seront faits aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel ce service sera fait et la compagnie faisant ce service, et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par le Gouverneur en conseil ; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année du montant de la subvention reçue par la compagnie aux termes des présentes.

8. A l'égard de tous les chemins de fer et ponts subventionnés par le présent acte, la compagnie qui en aucun temps possédera ou exploitera quelqu'un desdits chemins de fer et

ponts devra, quand elle en sera requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, tous livres, comptes et pièces justificatives établissant le coût de la construction du chemin de fer ou du pont et le coût de leur exploitation, ainsi que leurs recettes.

9. Le Gouverneur en conseil pourra exiger, comme condition des subventions par le présent accordées ou toutes autres subventions antérieurement accordées par un acte du parlement et à l'égard desquelles il n'a pas encore été passé de contrat avec la compagnie pour la construction du chemin de fer, que la compagnie emploie pour sa voie des rails d'acier neufs fabriqués au Canada, si pareils rails d'acier peuvent s'obtenir au Canada de qualité convenable à des termes aussi favorables que d'autres rails, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux sera juge.

10. Dès qu'il a été dûment conclu un contrat avec une compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer subventionnée par les présentes, le ministre des Chemins de fer et Canaux, à la demande de la compagnie et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, et un certificat de ce fonctionnaire attestant qu'il a fait un examen attentif des études, plans et profils de toute la ligne faisant l'objet dudit contrat et qu'il a dûment considéré la conformation physique de la contrée à traverser et les moyens de transport utilisables pour la construction, et mentionnant le coût probable et raisonnable de cette construction, peut, avec l'autorisation du Gouverneur en conseil, conclure une convention supplémentaire déterminant d'une manière définitive le chiffre maximum de la subvention à payer d'après ledit certificat de l'ingénieur en chef, et portant que la compagnie aura droit de recevoir, au minimum, le chiffre de la subvention ordinaire de $3,200 par mille, plus une quotité de soixante et dix pour cent de la différence entre le chiffre ainsi déterminé et la somme de $3,200 par mille, s'il en est ; et la quotité restante de trente pour cent ne sera versée qu'à l'achèvement de toute l'entreprise subventionnée, et seulement en tant qu'y donnera droit à la compagnie le coût effectif tel que définitivement déterminé par l'ingénieur en chef ; pourvu que

(a) Le coût estimatif ainsi certifié ne soit pas en moyenne inférieur à dix-huit mille piastres par mille pour la totalité de la longueur subventionnée ;

(b) Il ne sera versé aucune somme, si ce n'est sur un certificat de l'ingénieur en chef attestant que l'ouvrage fait n'est pas inférieur au type spécifié au contrat passé avec la compagnie ;

(c) La subvention ne dépasse en aucun cas la somme de six mille quatre cent piastres par mille.

Ce projet de résolution a été communiqué à Son Excellence le Gouverneur général, qui l'a approuvé.

La motion est adoptée.

BESOGNE DE LA CHAMBRE.

Sir WILFRID LAURIER : M. l'Orateur, je crois que la gauche et la droite désirent également que la session se termine bientôt. Nous tâcherons que Son Excellence proroge le parlement samedi de cette semaine ; mais cela ne pourra se faire que si l'on retranche un grand nombre des inscriptions figurant au feuilleton. Je propose donc que les articles suivants soient mis de côté :

PRESENTATION DE BILLS.

Bill ayant pour objet d'amender la loi du service civil.

Bill concernant la milice navale du Canada.

MESURES DU GOUVERNEMENT.

Bill (n° 98) concernant le port de Port-Arthur, dans la province d'Ontario.

Bill (n° 125) concernant l'inspection et la vente des grains de semence.

Bill (n° 151) concernant l'institution civile des associations de producteurs de graines de semences.

Bill (n° 99) concernant le port de Fort-William, dans la province d'Ontario.

Le bill relatif à la milice navale est prêt et il y a au budget un item pourvoyant aux frais des démarches nécessaires que l'on doit faire, si c'est possible ; mais nous ne pourrons peut-être pas obtenir que les navires soient prêts pour cet hiver, pendant que les pêcheurs se reposeront. Il nous sera même impossible d'obtenir qu'ils soient prêts cet hiver, et dans ce cas, nous présenterons cette mesure de nouveau au commencement de la prochaine session.

M. CLARKE : Le premier ministre voudrait-il me dire si le gouvernement se propose de presser l'adoption du bill (n° 135) concernant les étiquettes des unions ouvrières ? Je crois qu'on nous a assuré que le gouvernement s'occuperait de ce bill et le ferait adopter.

Sir WILFRID LAURIER : Il y a plusieurs bills d'intérêt public qui n'apparaissent pas au feuilleton parmi les mesures du gouvernement, et dont ce dernier a été prié de favoriser l'adoption ; mais à cette époque avancée de la session, je crois qu'il ne sera pas facile de les adopter et qu'ils doivent tous avoir le même sort. Je regrette que ce bill n'ait pas été adopté, mais je crois qu'il en sera question de nouveau au commencement de la prochaine session.

M. BOYD : M. l'Orateur, avant que la motion soit mise aux voix, je rappellerai au premier ministre que cette session et la session précédente ont commencé à une époque tardive. Je ne m'attarderai pas à lire les discours dans lesquels le premier ministre reprochait autrefois, avec tant de sarcasme et d'ironie, au gouvernement d'alors de convoquer les Chambres beaucoup plus tôt qu'elles ne l'ont été cette année ou l'année dernière, ou depuis qu'il est lui-même au pouvoir.

Je l'ai déjà dit dans une autre circonstance, la plupart des députés viennent de régions agricoles ou sont engagés dans les grandes industries de ce pays, et tous ont beaucoup souffert de la convocation parti-

culièrement tardive du parlement depuis deux ans. Des dix-sept mois qui se sont écoulés depuis le mois de mars 1903, nous en avons passé ici à peu près treize. Quant aux députés qui demeurent dans la province d'Ontario ou dans celle de Québec ils souffrent bien peu de cet inconvénient. La session durerait-elle même toute l'année que plusieurs d'entre eux ne s'en ressentiraient pas du tout, parce qu'ils peuvent partir d'ici le vendredi matin et revenir le lundi ou le mardi suivant, ce qui leur permet de s'occuper de leurs affaires. Mais pour ceux qui viennent des parties reculées du pays, la convocation des Chambre à une date aussi tardive constitue certainement un outrage. On les amène ici au printemps, disons au mois de mars, c'est-à-dire à une époque où ils devraient s'en retourner chez eux ; on les retient durant le temps de la reprise de toutes les affaires ; on fait perdre toute la saison du printemps, et par suite, toute l'année. Cela fait sourire le premier ministre ? Cependant, il fut un temps où il critiquait sévèrement ceux qui faisaient ce qu'il fait lui-même aujourd'hui. S'il le désirait—mais il n'y tient pas—je lirais ses discours par lesquels je prouverais combien il était désireux que les dieux présidant à nos destinées vinssent nous dire pourquoi ils agissaient ainsi. Nous pourrions demander à ceux d'aujourd'hui de nous dire la raison de cette inconséquence. Voilà cinq mois que la session dure et il nous faut, au dernier moment, et dans le but d'y mettre fin, précipiter l'adoption de certaines lois des plus importantes. Il nous reste encore douze ou quinze millions à voter et il faut que nous nous acquittions de cette tâche dans un jour ou deux. En outre, il faut rayer du feuilleton plusieurs mesures importantes. Mais, lorsqu'il viendra un plus grand nombre de députés de l'Ouest, chose que nous verrons bientôt, ils exigeront que les sessions commencent de meilleure heure. Elles devraient commencer au mois de novembre. On pourrait présenter alors un grand nombre de bills et nous donner une idée des travaux qui nous attendent. Nous pourrions ajourner jusqu'après Noël, nous réunir après les fêtes et terminer peu de temps après. Si l'on nous faisait connaître à temps quelle doit être la besogne de la Chambre, nous y ferions plus attention, nous en expédierions plus et notre ouvrage gagnerait en qualité. Les députés qui s'en viennent ici au printemps et y sont encore à l'été veulent à tout prix s'en retourner, et la besogne de la Chambre n'est pas suivie comme elle devrait l'être. Le gouvernement ne remplit pas son devoir envers le peuple ni envers les mandataires du peuple obligés de parcourir de longues distances et de s'imposer de grands sacrifices pour venir siéger ici. Le gouvernement s'apercevra bientôt qu'il ne peut pas compter sans la population de l'Ouest. Je demanderai au premier ministre, qui mérite le plus de blâme, comment il peut s'excuser de nous retenir au parlement si longtemps.

Quelques VOIX : Ah ! ah !

M. BOYD : Les députés de la droite peuvent rire, mais ils savent pourquoi on nous retient ici jusqu'à une époque si avancée de l'année. Ils savent à quelle heure tardive on a présenté, cette année, des projets de loi aussi importants que discutables ; ils connaissent aussi les lois présentées vers la fin de la dernière session et l'énormité des crédits que nous avons été appelés à voter. Ces crédits s'élevaient, l'année dernière, à pas moins de $250,000,000. Cette année, ils s'élèvent à environ $80,000,000, soit à peu près le double de ce qui suffisait autrefois à épouvanter le premier ministre actuel et à lui faire croire que le peuple était saigné à blanc. Il fallait de trois mois et demi à quatre mois pour voter les $37,000,000 nécessaires dans ce temps-là. Or, la convocation des Chambres n'a guère d'autre objet que le vote des crédits. Je crois que le gouvernement ne se soucierait pas de nous réunir s'il pouvait se procurer de l'argent sans cela. Aujourd'hui nous sommes appelés à voter environ $80,000,000, et ces messieurs de la droite se plaignent de ce que nous consacrons quatre mois et demi aux affaires de la session ; puis, trois ou quatre jours avant la prorogation, ils s'en viennent nous demander de voter $15,000,000. Ils riront ensuite de la longueur de la session et chercheront à nous faire passer pour en être la cause.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BOYD : Ces messieurs peuvent rire, mais lorsqu'il s'agira de traiter cette questions devant le peuple ils s'apercevront que, aux yeux du peuple, nous n'aurons pas consacré trop de temps à discuter les crédits demandés par le gouvernement actuel. Mais, M. l'Orateur, nous aurions pu tout aussi bien consacrer six mois que quatre mois à discussion de ces mesures, y compris le bill des subsides, présentées par le gouvernement pendant cette session et comportant la somme énorme que l'on sait.

Il est peu de députés qui puissent se vanter de parler moins souvent et moins longtemps que moi.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BOYD : J'aurais voulu, parfois, prendre une part plus active aux débats, il me semblait que je devais le faire ; mais je tenais à la prompte expédition de la besogne, je voulais qu'il ne se perdît pas un moment. Cependant, je ne puis laisser s'achever cette session déjà longue sans consacrer quelques instants à blâmer de toutes mes forces le gouvernement d'avoir convoqué le parlement à une époque si tardive et d'avoir différé la présentation d'un grand nombre de lois importantes qu'il nous a demandé d'adopter.

M. E. D. SMITH : L'honorable député de Macdonald a soulevé une très importante question. Il a parlé de l'Ouest. Mais il nous est aussi avantageux, à nous, députés de l'Est, que les sessions du parlement com-

mencent de bonne heure. Je ne vois pas pourquoi nous ne ferions pas comme aux Etats-Unis, où les sessions commencent en automne et où la besogne s'expédie durant l'hiver. Les lois que nous avons à faire nous permettent de fixer la date des réunions du parlement. La plupart des députés sont engagés dans les affaires et il leur faut faire de grands sacrifices pour venir représenter le peuple dans cette Chambre. Il me semble que le ministère devrait changer l'époque des sessions. En vue de faciliter l'expédition de la besogne dela Chambre, il pourrait même changer, s'il le fallait, la date où commence l'exercice fiscal et celle où il finit, de façon qu'il commence le 30 avril ou même le 31 décembre de l'année précédente. Ces modifications seraient excessivement avantageuses à une population comme celle du Canada, qui se compose toute, pour ainsi dire, de gens qui travaillent et dont le temps est précieux. Je n'ai jamais entendu exprimer une seule bonne raison tendant à montrer que nous ne devrions pas adopter une méthode comme celle-là.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député de Macdonald m'a prié de m'excuser de le retenir si tard au parlement. Je ne me crois pas tout à fait blâmable à ce sujet. Je puis être responsable de l'avoir appelé ici à une certaine époque. Mais pourquoi y est-il resté si longtemps? C'est ce qu'il peut demander à plusieurs des députés qui l'entourent et qu'il devrait blâmer de ce retard. Je n'ai pas oublié les discours que j'ai prononcés autrefois et je suis d'opinion qu'il y avait alors et qu'il y a encore une loi non écrite en vertu de laquelle la convocation des Chambres doit avoir lieu de bonne heure dans l'année. Mais comme chef du gouvernement il ne m'a pas toujours été possible d'obéir à cette loi. Ma seule excuse est celle que j'ai présentée l'année dernière. Cette année-là, nous avons retardé la convocation des Chambres à dessein, parce qu'il nous fallait attendre qu'une importante mesure que nous désirions soumettre au parlement, fût prête. Je crois que, dans les circonstances, cette excuse était suffisante. On demande que la session commence au mois de novembre, plutôt qu'au mois de janvier? Le gouvernement veut bien que la députation le renseigne et lui fasse connaître son sentiment sur cette question. Mais je crois qu'en somme, il ne serait pas bon de convoquer les Chambres au commencement de novembre pour suspendre la session seulement durant les vacances de Noël et la continuer ensuite. Suivant moi, ce qu'il y aurait de mieux à faire, ce serait de convoquer le parlement au commencement de janvier. Je vais m'efforcer d'obéir à cette loi autant que l'exige ma responsabilité par rapport à l'action du parlement.

M. R. L. BORDEN : Je suis porté à reconnaître avec le premier ministre qu'il n'est pas seul à blâmer du fait que la session a commencé à une heure tardive ou du retard que nous avons souffert depuis qu'elle est commencée. J'admets volontiers qu'il y a d'autres membres du gouvernement qui sont tout aussi blâmables que lui.

Quelques VOIX : Ah ! ah !

M. R. L. BORDEN : Je suppose que c'est là ce que le premier ministre a voulu dire. Il serait fort désirable que la session commançât plus tôt chaque année. Ce que les honorables députés de Macdonald et de Wentworth viennent de dire à ce sujet est absolument juste. Il y a une certaine morte saison dans l'année ; pour presque tous ceux qui se livrent au commerce, cette morte saison, c'est l'hiver. Il est plus facile à la grande majorité des membres de cette Chambre de se réunir dans ce temps-là que dans tout autre. Nous perdons, pour ainsi dire, le temps dont cette saison se compose et nous nous rendons ici précisément à l'époque où commence la saison des affaires. Je me suis laissé dire que ce retard est très souvent dû à l'impossibilité de préparer plus tôt la comptabilité publique et le programme de la session. Dans ce cas, ne vaudrait-il pas mieux faire terminer l'exercice financier le premier avril, le premier mai ou le premier mars, au lieu du premier juillet, afin de pouvoir être certains de commencer à expédier la besogne de chaque session pas plus tard qu'au commencement de janvier ; je ne suis pas prêt à rejeter l'avis du député de Macdonald qui dit que nous pourrions expédier une partie de la besogne en novembre ou en décembre et faire le plus gros de l'ouvrage au commencement de janvier, mais que si cela présente des inconvénients nous devrions être en état de commencer pas plus tard que la deuxième semaine de janvier. S'il était nécessaire de changer les dates de l'exercice fiscal dans ce but, j'appuierais de tout cœur une proposition qui le demanderait.

LOI DES POSTES—AMENDEMENT.

Sir WILLIAM MULOCK : Je propose la troisième lecture du bill (n° 153) ayant pour objet d'amender de nouveau la loi des postes.

M. R. L. BORDEN : Ce bill contient une disposition absolument extraordinaire. Je n'en ai pas eu connaissance, on en a proposé l'adoption en comité en mon absence. Elle a trait à certains pouvoirs qu'il s'agit de conférer au directeur général des Postes au sujet de certaines annonces dans les journaux ou revues. On a fait très peu de cas de cette disposition. L'honorable ministre aurait-il objection à ce que la Chamble se formât de nouveau en comité pour la délibérer plus à fond ?

Sir WILLIAM MULOCK : Je crois que cette disposition comporte une addition importante à la loi et mérite le plus sérieux examin. Il vaudrait peut-être mieux réserver cet article pour le moment et attendre jus-

quà la prochaine session, pour en décider le mérite, chose que nous pourrons mieux faire dans ce temps-là.

M. R. L. BORDEN : J'approuve de tout cœur ce que vient de dire l'honorable ministre. On a fait de très nombreuses représentations au sujet de cet article et je ne crois pas qu'il y ait grand mal à différer d'agir jusqu'à une autre session. Naturellement, je ne veux pas passer pour être opposé au principe de l'amendement, mais je suis d'avis que nous pourrions le laisser de côté afin de l'étudier pendant la vacance et d'être plus en état de faire une loi qui nous obtînt ce que nous désirons.

Sir WILLIAM MULOCK : Je comprends bien que la proposition de mon honorable ami n'indique aucune opposition de sa part à l'objet principal du bill, mais qu'elle signifie plutôt qu'il vaudra mieux sonder l'opinion publique pendant la vacance et revenir à la question à la prochaine session. Par conséquent, me rendant au vœu de mon honorable ami, je propose que l'inscription relative à la troisième lecture du bill soit rayée et que le bill soit renvoyé de nouveau au comité général avec l'ordre de l'amender en en retranchant l'article dont il s'agit.

La motion est adoptée.

La Chambre se forme de nouveau en comité sur le bill.

Sir WILLIAM MULOCK : Je propose la suppression de l'article suivant :

On ne pourra expédier par la poste livres, magazines, revues, circulaires, journaux ou autres publications à annonces annonçant des guérisons merveilleuses, extraordinaires ou évidemment improbables ou attribuant une puissance créatrice ou guérissante aux drogues, applications ou expédients y mentionnés.

La motion est adoptée et rapport est fait du bill, qui subit sa troisième lecture et est adopté.

LOI DE LA MILICE.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 5) concernant la milice du Canada.—(Sir Frederick Borden.)

L'honorable M. FITZPATRICK : J'ai lu l'amendement proposé par l'honorable député de Cumberland (M. Logan) et je crois que nous pourrions l'adopter en y faisant une couple de modifications par rapport à certains mots. Il est dit dans le bill que les autorités civiles qui doivent faire la réquisition sont d'abord le maire de la ville ou de la municipalité dans les limites de laquelle une émeute a eu lieu ou est appréhendée ; deuxièmement, en cas de refus de la part du maire ou du préfet, par un juge de la cour de comté ou de district, à défaut d'un juge de cour de comté, c'est-à-dire dans les provinces où il n'y a pas de juges de cour de district ni de cour de comté, ce serait un juge de la cour Supérieure, et à défaut de ces personnes, c'est-à-dire du préfet, du juge de la cour Supérieure, ce serait un magistrat stipendiaire ou de police et deux personnes ayant la juridiction de juge de paix. Afin d'adopter cet amendement, nous devrons mettre de côté les articles 79, 80 et 81. Je propose donc qu'ils soient biffés et que les articles suivants y soient substitués. L'article 79 est pour ainsi dire identique à celui qui est maintenant imprimé dans le bill.

79a. Les autorités civiles par lesquelles cette réquisition peut être faite sont :

(a) Si la localité où cette émeute ou violation de la paix se produit ou est appréhendée est organisée en municipalité, le maire ou préfet ou autre chef ou chef intérimaire de la municipalité, avec deux juges de paix, ou, si ce maire, préfet ou autre chef ou chef intérimaire refuse ou est incapable d'agir, le juge de la cour de comté ou de district ou l'un des juges de la cour de comté ou de district, ayant jurisdiction dans la localité, agissant seul, ou, s'il n'y a pas de tel juge, tout juge d'une cour supérieure y ayant juridiction ;

(b) Si la localité où cette émeute ou violation de la paix se produit ou est appréhendée n'est pas organisée en municipalité, le juge de la cour de comté ou de district, ou l'un des juges de la cour de comté ou de district, ayant juridiction dans cette localité, ou, s'il n'y a pas de tel juge de la cour de comté ou de district, tout juge d'une cour supérieur qui y a juridiction.

M. HAGGART : Employez-vous la phrase " maire ou préfet de la municipalité " ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Une municipalité peut comprendre une ville ou autre corporation.

Aux mots " ayant juridiction ", je voudrais substituer les mots " qui a juridiction ".

2. Lorsque par application du premier paragraphe du présent article un juge est désigné comme l'autorité civile par laquelle une réquisition peut être faite, et qu'il n'y a pas de tel juge, ou que le juge ou tous les juges qui auraient pu agir sont absents ou incapables d'agir, la réquisition peut être faite par tout juge ou magistrat ayant juridiction à l'endroit ou est appréhendée, lequel peut faire seul tout ce que le Code criminel, 1892, autorise deux ou plus de deux juges de paix à faire.

3. Lorsque la réquisition est faite par un juge, tout énoncé de fait y contenu est définitif et lie toutes les parties intéressées.

4. Lorsque la réquisition est faite par des juges de paix, aucun énoncé de fait y contenu ne peut être contesté par l'officier auquel la réquisition est faite.

Cela veut-il dire que si le maire ou le chef d'une municipalité refuse d'agir parce qu'il ne voit pas qu'il y ait lieu d'appeler la troupe ou de réquisitionner l'officier du district, un juge peut l'appeler, malgré le refus des autorités municipales d'agir ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Oui.

M. CLARKE : Je soumets, en toute déférence, que c'est beaucoup s'éloigner de la règle actuelle.

L'honorable M. FITZPATRICK : C'est faire beaucoup mieux que ne le permet la loi actuelle.

M. CLARKE : J'en doute, malgré tout le respect que j'ai pour l'opinion de l'honorable ministre.

L'honorable M. FITZPATRICK : Quelle est la règle actuelle ?

M. CLARKE : Si je ne me trompe, c'est que deux juges de paix ou trois juges, dont un sera le maire, devront faire la réquisition.

L'honorable M. FITZPATRICK : " Pourront ". C'est le mot de la loi.

M. R. L. BORDEN : Autrefois c'était " pourront ", maintenant c'est " devront ".

M. CLARKE : Je crois que si le maire et ses collègues du conseil de ville ne voient pas qu'il y ait lieu d'appeler la troupe, elle ne devrait pas être appelée. Voilà ce que je pense. A moins que——

M. LOGAN : D'arès la loi actuelle, quand même le maire refuserait d'appeler la troupe ou s'opposerait à ce qu'elle fût appelée, trois magistrats peuvent l'appeler.

M. CLARKE : Je crois que si l'on fait sortir la troupe contre le désir de la municipalité, les autorités militaires devraient payer les frais de cette sortie. Je crois que dans la province d'Ontario, là où il y a un conseil de commissaires de police comprenant le maire, la réquisition doit être signée par ce conseil. Il est rigoureux qu'une autre autorité que l'autorité municipale puisse appeler la troupe, à moins qu'une émeute soit imminente et que l'autorité municipale ne croie pas nécessaire de la faire sortir. A propos, je dirai qu'à mon avis, si nous avons une troupe permanente le temps est venu de nous en servir plutôt que de la milice dans tous les cas où nous le pourrons ; et s'il doit être adopté une loi décrétant que la municipalité devra payer les frais de sortie de la milice, elle devrait être appliquée. Je ne crois pas que le projet de loi actuel soit celui qu'il convienne d'adopter. Un juge ne devrait pas être seul à décider s'il faut appeler la troupe dans des circonstances comme celles prévues dans cet acte.

L'honorable M. FITZPATRICK : Il y a des années que le recueil des statuts contient une disposition établissant que si le maire refuse d'appeler la milice, trois magistrats peuvent l'appeler. Personne n'a protesté contre cette loi-là et maintenant que nous essayons de l'améliorer dans le but de protéger davantage les municipalités, mon honorable ami trouve à redire.

M. CLARKE : Toute la sagesse de la terre n'est peut-être pas logée sous le chapeau de l'honorable ministre. Je lui nie le droit de dire que je m'oppose à ce que la loi soit améliorée parce qu'il s'efforce de l'améliorer.

Je ne m'oppose pas à l'amélioration de la loi, mais je trouve qu'on a tort de dire que l'amendement proposé soit une amélioration. Je prétends que pour ce qui est de la municipalité que j'ai l'honneur de représenter ici, le conseil des commissaires de police composé de deux juges de paix et du maire a toujours consenti à appeler la milice chaque fois qu'il l'a jugé nécessaire pour assurer le maintien de l'ordre et de la sécurité publics. Je crois que c'est plutôt faire un mouvement rétrograde que d'accorder ces pouvoirs à un juge dans le cas où les autorités municipales refusent d'agir, et de mettre les frais de sortie de la milice à la charge des autorités municipales.

M. GOURLEY : Si l'autorité municipale a agi sagement en refusant d'appeler la milice, le juge lui-même refusera de l'appeler.

M. LOGAN : D'après la loi actuelle, les autorités municipales ont beau protester, trois magistrats peut-être irresponsables peuvent appeler la milice. La seule différence maintenant, c'est que nous proposons que la première réquisition soit faite par le maire représentant le peuple qui paye. Il doit en faire la demande, mais s'il refuse——

M. R. L. BORDEN : Le maire ne fait aucune demande au juge, mais s'adresse aux autorités militaires. Il voit à l'application de la loi.

M. LOGAN : Si le maire ne fait pas une demande, la milice ne sera pas appelée à l'activité.

M. R. L. BORDEN : S'il en fait la requisition, la milice répondra à son premier appel. Je ne comprends pas bien mon honorable ami ; je présume qu'il veut dire que c'est au maire qu'il faudra s'adresser en premier lieu. Ce n'est pas là la procédure prescrite par le projet de loi dont la Chambre est saisie ni par l'Acte de la milice. Le présent bill parle de certaines personnes qui refuseraient d'agir. Que veut-on dire? Est-ce que le premier venu pourrait appeler la milice à l'activité? Je ne comprends pas bien le sens de ce projet de loi.

L'honorable M. FITZPATRICK : Aujourd'hui, trois juges de paix peuvent, de leur propre mouvement et sans l'assentiment des autorités municipales, demander que la milice soit appelée à l'activité.

M. R. L. BORDEN : Il est évident que mon honorable ami ne saisit pas ma pensée. Je ne m'exprime peut-être pas assez clairement. Le présent bill contient la disposition suivante :

> Lorsqu'il en aura été requis par écrit, soit par le président ou " custos " des sessions trimestrielles de la paix, soit par trois juges de paix, dont l'un peut être le préfet, le maire ou autre chef de la municipalité ou du comté dans lequel cette émeute ou violation de la paix ou autre éventualité est survenue ou est appréhendée comme susdit, à moins qu'il n'ait refusé ou ne soit incapable d'agir.

L'honorable député de Cumberland s'est servi des mêmes expressions. J'aimerais

savoir quelle sera le sens et la portée de la loi. Qui doit faire la requisition?

M. CLARKE : N'importe qui.

M. R. L. BORDEN : Je n'en suis pas sûr. J'aimerais à me renseigner sur ce point.

L'honorable M. FIELDING : Qui fait la requisition actuellement?

M. R. L. BORDEN : Je ne le sais pas.

L'honorable M. FIELDING : Il n'y a pas de changement.

L'honorable M. FITZPATRICK : Tout citoyen ou toute personne qui désire porter à la connaissance des magistrats les faits qui nécessitent l'intervention de la milice.

L'honorable M. FIELDING : Le magistrat peut agir de son propre mouvement.

M. R. L. BORDEN : Je crois que c'était là l'esprit de l'Acte de la milice. A mon avis, ces trois juges de paix, comme gardiens de l'ordre public, peuvent agir de leur propre mouvement.

L'honorable M. FITZPATRICK : Sans doute.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre de la Justice pourrait-il me dire quel est l'Article de l'Acte de la milice qui prévoit le cas?

L'honorable M. FITZPATRICK : C'est l'article 34, paragraphe 2.

M. R. L. BORDEN : Voici les termes de l'article.

Lorsqu'il en aura été requis par écrit, soit par le président ou " custos " des sessions trimestrielles de la paix, soit par trois juges de paix, dont l'un peut être le préfet, le maire ou autre chef de la municipalité ou du comté dans lequel cette émeute ou violation de la paix ou autre éventualité est survenue ou est appréhendée etc.

C'est justement où je veux en venir. A mon sens, cet article auquel l'honorable ministre m'a renvoyé semble indiquer que ces juges de paix, dont l'un peut être le maire peuvent agir de leur propre mouvement, sans l'intervention de qui que ce soit. Le bill actuel modifie l'ancien texte, et c'est une proposition nouvelle que l'on émet lorsqu'on parle d'une réquisition faite par quelque personne. Si une réquisition est nécessaire——

L'honorable M. FITZPATRICK : Il n'est pas question de cela.

M. LOGAN : Le nouveau texte est semblable à l'ancien.

M. R. L. BORDEN : Le bill ne porte pas qu'une réquisition sera adressée aux juges de paix, mais le ministre de la Justice a déclaré, si je ne me trompe, que toute personne peut demander que la milice soit appelée.

L'honorable M. FITZPATRICK : Certainement.

L'honorable M. FIELDING : Tout comme aujourd'hui.

M. R. L. BORDEN : Parfaitement ; mais le paragraphe 2 de l'article du présent projet de loi ne prévoit pas un refus d'agir de la part des juges de paix. Lorsque vous dites qu'une personne refuse d'agir, cela suppose qu'on le lui a demandé.

L'honorable M. FITZPATRICK : Si, par exemple, des troubles survenaient dans une fabrique, le patron ou un de ses employés peut signaler ce désordre aux juges de paix, et ces derniers s'adressent à l'officier commandant qui envoie un corps de milice pour les supprimer, tout comme je m'adresserais aux magistrats si je voyais commettre un meurtre sur la rue. C'est une violation de la paix que je signale à l'autorité judiciaire.

M. R. L. BORDEN : Je saisis parfaitement la pensée de l'honorable ministre. Dans le cas qu'il vient de mentionner, le magistrat n'agit pas à la demande de qui que ce soit, mais bien sur des renseignements qui lui sont fournis. Il fait une enquête et il agit de son propre mouvement. Lorsque vous prévoyez qu'une personne refusera d'agir, ainsi qu'il est dit dans le bill du ministre de la Milice et dans l'amendement de l'honorable député de Cumberland, il me semble que cela présuppose une mise en demeure préalable. J'exprime cette opinion sans vouloir manquer de déférence à l'égard de l'honorable ministre de la Justice.

M. LOGAN : La loi prévoit le cas où le maire refuserait d'agir.

A moins qu'il n'ait refusé ou ne soit incapable d'agir.

M. R. L. BORDEN : Je crois que mon honorable ami se trompe.

M. LOGAN : Je parle du bill dont la Chambre est saisie.

M. R. L. BORDEN : Je viens de dire que l'honorable ministre de la Milice a modifié l'ancienne loi sous ce rapport. Je crois que nous devons bien peser tous les mots. J'admets avec le ministre de la Justice que les questions de procédure sont embarrassantes et qu'elles peuvent soulever de longues discussions ; mais lorsque nous indiquons un recours au cas où le préfet refuserait d'agir, je ne vois pas comment il peut refuser d'agir si personne ne le lui a demandé. Si vous vous adressez à un juge qui réside de soixante ou cent milles plus loin, comment établirez-vous que le préfet a refusé d'agir ? Vous devrez certainement démontrer au magistrat qu'il y a eu mise en demeure, que le préfet a refusé d'agir et que l'intervention de la justice est nécessaire. Vous en appelez tout simplement au juge de la décision du préfet et vous devez lui démontrer qu'il y a de bonnes raisons d'intervenir, car le préfet demeure sur les lieux et, par conséquent, est censé être plus au courant des faits que le magistrat qui réside à 60, 70 ou 100 milles plus loin. C'est là une procédure qui me paraît présenter de nombreuses difficultés.

L'honorable M. FITZPATRICK : Mon honorable ami a-t-il un remède à proposer ?

M. R. L. BORDEN : Je ne prétends pas indiquer un remède à l'instant même, mais je ferai observer que nous avons bien peu de temps pour en chercher un. Je ne blâme pas le ministre de la Justice, mais je crois de mon devoir de signaler les difficultés que peut soulever la rédaction de l'amendement de l'honorable député de Cumberland. L'honorable ministre de la Justice, qui a approuvé cette rédaction, ne voit-il pas que mes critiques ont leur raison d'être ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Je vois que, si vous essayez d'indiquer la procédure à suivre, il sera impossible d'en arriver à une conclusion. La loi autorisant un magistrat municipal à agir existe depuis plusieurs années, et je crois qu'il n'y a aucun danger à confier à un juge des pouvoirs que le maire ou le préfet d'une municipalité exerce aujourd'hui.

M. R. L. BORDEN : Je comprends cela. Un juge d'une juridiction supérieure est revêtu de toutes les attributions que possède un juge de paix et il peut agir avec autont de discernement que ce dernier s'il est sur les lieux et au courant de tous les faits. Mais il est de votre devoir de ne négliger aucun élément de preuve afin d'éclairer la religion du juge auquel vous demandez d'infirmer la décision du préfet de la municipalité qui a déclaré qu'il n'y avait pas lieu d'appeler la milice. Il est bien beau de dire que c'est soulever un foule de difficultés que de prescrire la procédure à suivre, mais d'un autre côté, il est souverainement important qu'une loi soit claire et précise.

M. ROSAMOND : Est-ce qu'il ne pourrait pas arriver que le maire ou le préfet refuserait d'agir, soit par crainte soit par sympathie pour les émeutiers ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Nous avons essayé de prescrire un remède au cas où la chose arriverait.

M. R. L. BORDEN : Si vous voulez que la loi soit efficace, vous devez décréter dans quelles conditions et comment on pourra s'adresser à un juge. Vous devriez stiupler que cette demande d'appeler la milice à prêter main-forte aux autorités civiles ne pourra être faite à un juge que par une personne revêtue d'un caractère officiel.

M. HAGGART : Je crois que le meilleur moyen de trancher la difficulté serait que la réquisition pourra tout aussi bien être faite au juge qu'au préfet ou au maire.

L'honorable M. FITZPATRICK : La question est de savoir si nous allons accorder le pouvoir d'agir au préfet ou au maire exclusivement.

M. R. L. BORDEN : Est-ce que le mot "magistrat" est employé dans un sens juridique ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Oui, dans le sens que lui donne l'article 541 du Code Criminel.

M. R. L. BORDEN : C'est-à-dire que par ce mot on désigne un magistrat de police ou un fonctionnaire de l'ordre judiciaire possédant l'autorité de deux juges de paix. Ainsi, le tribunal auquel vous permettez d'en appeler ne vaut guère mieux que celui qui aura rendu la décision en premier ressort.

L'honorable M. FITZPATRICK : Au point de vue de l'autorité, les deux sont virtuellement sur le même pied.

L'honorable M. FIELDING : Excepté pour un seul cas qui a été prévu, comme l'admettra sans doute mon honorable ami (M. R. L. Borden), je ne crois pas qu'il soit nécessaire de prescrire la procédure à suivre afin de s'adresser à un juge. Celui-ci, excepté dans le seul cas que je viens de mentionner, suivra absolument le principe qui permet aux juges de paix d'agir aux termes du présent projet de loi, c'est-à-dire qu'il agira sur sa connaissance personnelle des faits ou sur les renseignements qui lui seront fournis.

L'honorable chef de l'opposition prétend que nous créons ainsi un tribunal d'appel, et que, par conséquent, il nous faut prescrire la procédure à suivre. Nous avons prévu le cas, car nous avons pensé qu'il pourrait s'élever quelque contestation. Comme on ne pourra s'adresser au juge que si le maire ou le préfet refuse d'agir, il serait peut-être nécessaire de décréter de quelle manière on fera la preuve de ce refus. Autrement, on pourrait soulever des difficultés par la suite si le juge n'avait pas juridiction. Afin de faire disparaître tous les doutes à ce sujet nous avons inséré une disposition portant que la décision du juge, lorsqu'il agit d'après sa connaissance personnelle des faits ou d'après des renseignements à lui fournis, sera sans appel.

La présomption est que le juge avant de se prononcer, s'est convaincu que le maire ou le préfet ont refusé d'agir. Il peut avoir recours aux éléments de preuve ordinaires pour former sa conviction ; mais lorsqu'il agit dans la croyance que le maire ou le préfet a refusé de faire son devoir, sa décision est sans apel. Je crois que cette disposition du bill fait bonner justice du principal argument de mon honorable ami (M. R. L. Borden). A part cette question de juridiction qui peut se soulever, il me semble qu'il n'y a aucune raison particulière de prescrire la procédure que devra suivre le juge de comté. Ce dernier se renseignera et agira absolument d'après les principes qui guident aujourd'hui le juge de paix.

Quant à l'objet de l'amendement, je crois que les membres des deux côtés de la Chambre le trouveront raisonnable. La seule difficulté sérieuse que soulève le présent projet de loi a été signalée avec beaucoup de vigueur par l'honorable député de Toronto-

ouest (M. Clarke). Comme l'a fait observer ce dernier, l'application de cet article soulèvera une importante question d'administration municipale. Par l'acte de deux ou trois magistrats, peut-être très bien intentionnés dit-on, mais d'une juridiction inférieure, la municipalité peut être assujettie à de lourdes taxes. La disposition de notre loi qui permet à trois juges de paix d'appeler la milice est le fruit de nos anciennes traditions et a été insérée dans nos statuts à une époque où nos institutions municipales n'étaient pas aussi bien organisées qu'aujourd'hui, et nous devons amender cet article de façon à le mettre en harmonie avec les conditions actuelles du gouvernement populaire. C'est pourquoi nous exigeons que la requisition soit faite, en premier lieu, au maire ou au préfet qui représente l'opinion publique et tout particulièrement le pouvoir d'imposer des taxes sur les biens de la municipalité.

Il nous est permis de supposer, sans crainte de nous tromper, que, dans dix-neuf cas sur vingt, le maire ou le préfet exigera que la loi soit respectée, que le désordre soit réprimé et prendra les mesures nécessaires pour appeler la milice. Mais, dans certaines conditions, il peut se présenter un cas où les autorités municipales refuseront au auront peur d'agir. Il est dans l'ordre des choses possible qu'un magistrat municipal, maire ou préfet, se laisse effrayer par la populace. Qu'y aura-t-il à faire pour parer à une semblable éventualité. Allons-nous nous croiser les bras et dire qu'il n'y a pas de puissance sur terre pour faire respecter la loi et maintenir l'ordre? Ce n'est pas notre avis. Nous prétendons que, dans ce cas, il faut que quelqu'un ait le pouvoir d'agir afin de supprimer le désordre ou l'émeute.

Aux termes de cet amendement, si le maire ou le préfet n'agit pas, on pourra s'adresser à un juge ; et un juge est, dans toute l'acception du mot, un fonctionnaire responsable. Je crois que nous pouvons, sans crainte, donner à nos juges un pouvoir que nous n'accorderions pas à des magistrats subalternes et revêtus d'une autorité purement locale.

M. PUTTEE : Il ne faut pas oublier que si le maire d'une municipalité refuse d'agir, son refus sera automatiquement mis de côté, si je puis m'exprimer ainsi. Dans ce cas-là, si je ne me trompe, l'amendement porte que l'on pourra s'adresser à un juge et faire casser la décision du magistrat municipal. Ce droit d'appel paraît sage, mais je ne sais pas si je saisis bien l'amendement. Il me semble que celui-ci confère au maire seul le pouvoir d'appeler la milice, tandis que la loi existante exige le concours de trois personnes, de trois juges de paix dont l'un peut être le maire de la municipalité. Ne serait-il pas préférable de ne pas amender le statut sous ce rapport ? Aux termes de l'amendement, le maire peut agir de son propre mouvement. Au lieu de conférer à un seul homme le pouvoir d'appeler la milice, ne serait-il pas plus sage d'exiger, comme autrefois, le concours de trois personnes, tout en accordant le droit d'en appeler à un juge de leur décision, si elles refusent d'agir ?

M. LOGAN : Hier soir, j'ai demandé de modifier mon amendement dans le sens indiqué par l'honorable député de Winnipeg. Comme le gouvernement a pris en main la proposition dont j'ai saisi la Chambre et que le ministre de la Justice a rédigé un amendement, je recommanderais d'ajouter les mots "deux juges de paix" avant le mot "maire". L'honorable député de Winnipeg a certainement raison de dire que nous conférons un trop grand pouvoir à un seul homme.

Selon le ministre des Finances, le préfet ou le maire fera son devoir dans dix-neuf cas sur vingt, mais il admet que l'autorité municipale peut quelquefois appeler la milice sans qu'il y ait nécessité. Si vous ajoutiez les mots "deux juges de paix", vous établiriez un contre-poids qui empêcherait le maire d'abuser de son pouvoir, tout en permettant d'en appeler à un juge si le maire refusait d'agir.

M. HAGGART : Dans le Bas-Canada, le maire est le chef de la municipalité. Il n'en est pas ainsi dans Ontario. Ici, le chef de la municipalité est le "reeve".

M. LOGAN : Le maire est censé être le chef de la ville ou du village.

M. MORIN : Je demanderai à l'honorable ministre de la Justice ce que feront les autorités municipales lorsqu'il n'y aura qu'un seul juge de paix dans les limites de la municipalité. L'amendement exige le concours de deux juges de paix.

M. LOGAN : Il existe au Canada très peu de localités où il peut se produire des troubles ouvriers qui ne possèdent pas deux juges de paix.

M. MORIN : Nous n'en avons qu'un dans mon village.

M. MONK : Je reconnais que l'honorable député de Cumberland (M. Logan) poursuit un objet louable en voulant améliorer la loi. Sans doute, il a appris par sa propre expérience, comme je l'ai appris moi-même en plusieurs occasions, qu'il est parfois très difficile de faire appliquer la loi pour prévenir les désordres que cette disposition de l'acte de la milice est destinée à empêcher ou à supprimer. J'ose affirmer que dans dix-neuf cas sur vingt on s'adressera à un juge. Le premier magistrat de la ville, le représentant de l'opinion publique, refusera d'agir. Il prétendra que la matière est du ressort des tribunaux et il vous dira de vous adresser à un juge. Ce dernier refusera d'intervenir à moins que la procédure à suivre ne soit indiquée dans le statut. Il exigera une réquisition. Pas un magistrat de police de Montréal ne voudrait intervenir et prendre l'initiative d'une mesure aussi importante de son propre mouvement et sans en être requis. Dès le début vous aurez à faire face à une grosse difficulté. Le premier magistrat de la ville,

le maire et les juges de paix doivent intervenir de leur propre mouvement et immédiatement.

L'honorable M. FIELDING : Un juge pourra aussi agir immédiatement, s'il le veut.

M. MONK : Oui, mais il ne le voudra pas. Il exerce une juridiction d'appel et, avant d'intervenir, il exigera la preuve que l'autorité, chargée de l'exécution de cet important devoir, a refusé d'agir.

Il sera difficile de se procurer la preuve que le maire a refusé d'agir et encore plus difficile de trouver un requérant. En outre, le comité ne doit pas oublier que ni le juge —comme c'est souvent le cas dans notre province et probablement partout ailleurs —est un peu éloigné du lieu où des désordres se produisent ou sont appréhendés, il exigera une preuve et pour établir qu'il a agi suivant la loi, il conservera au greffe du tribunal dont il forme partie, tous les documents qui lui auront été soumis et la minute de son jugement. Ces procédures seront longues et entraîneront des retards considérables.

Tout en reconnaissant que, dans les cas, que peuvent parfois se présenter, où le premier magistrat de la ville hésiterait à faire son devoir, il est nécessaire de permettre au requérant de s'adresser à un autre tribunal, je crois que le remède proposé par l'honorable député de Cumberland, loin de simplifier les choses, ne ferait que les compliquer.

En outre, ainsi que l'a fait observer l'honorable député de Toronto (M. Clarke), il ne faut pas oublier que tous les contribuables de la municipalité sont responsables de l'appel de la milice. Pour ma part, la tendance de cet amendement dont l'objet est de donner à un juge le droit d'initiative dans une matière qui peut entraîner les contribuables, n'est pas sans me causer de graves appréhensions. Le droit d'initiative devrait appartenir, à mon avis, aux fonctionnaires responsables de la bonne administration de la municipalité.

M. LOGAN : Mais l'honorable député (M. Monk) dit que dans dix-neuf cas sur vingt, le maire refusera de faire son devoir.

M. MONK : Si la loi est amendée dans le sens recommandé par l'honorable député de Cumberland (M. Logan), le maire refusera probablement d'agir. Il dira : Le juge est mieux en état que moi de se prononcer sur la question, adressez-vous à lui, je serais responsable de ma décision envers les contribuables et je préfère ne pas agir.

Je comprends parfaitement les raisons qui ont inspiré l'honorable député de Cumberland, et je sais par expérience qu'il est difficile de faire appliquer la loi en ces matières ; mais je crois que le gouvernement ferait bien de faire une étude plus approfondie de cette question. La loi actuelle n'a pas toujours, il est vrai, fonctionné d'une manière satisfaisante, mais, jusqu'à ce qu'il ait trouvé quelque chose de mieux, le gouvernement ferait bien de la conserver. Il n'y a pas de doute qu'il est possible de trouver un remède plus efficace que celui que que l'on propose.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je n'ai pas bien saisi la pensée de mon honorable ami (M. Monk). Il dit, si je ne me trompe, que, suivant lui, il était préférable de laisser cette matière entre les mains du maire et des autorités municipales.

M. MONK : J'ai dit qu'il était préférable de conserver la loi telle qu'elle est tant qu'on n'aura pas trouvé un remède plus efficace que celui que recommande l'amendement. Je crois, pour les raisons que j'ai données, que la proposition de l'honorable député de Cumberland est insuffisante et inapplicable.

M. CLARKE : La procédure suivie dans l'Ontario lorsqu'il s'agit de prévenir ou de supprimer une émeute est la suivante : Si les autorités chargées du maintien de l'ordre et de la loi croient que les gardiens de la paix de la localité ne peuvent supprimer le désordre, elles demandent au commandant du district militaire d'envoyer les troupes dont elles ont besoin.

L'amendement accorde, à mon avis, des pouvoirs trop étendus à une personne qui ne connaît rien des ressources de la municipalité et des moyens dont celle-ci dispose pour abattre l'émeute. Les meilleurs juges et cette matière sont les commissaires de police, qui tous sont juges de paix et au nombre desquels se trouve le maire. Si ce dernier refuse d'agir, il est préférable de s'en rapporter aux commissaires de police que de s'adresser à un juge d'une cour de comté.

Je ne veux pas que l'on accorde à un juge le droit d'initiative en cette matière et qu'on lui permette d'appeler la milice et de faire payer les pots cassés par la municipalité. Dans chaque ville de la province d'Ontario, nous avons une bonne brigade d'agents sous les ordres des commissaires de police. Est-il raisonnable de ne pas s'adresser à ces fonctionnaires municipaux qui connaisent bien les ressources de la municipalité et la force dont celle-ci peut disposer pour maintenir ou rétabler la paix publique, et de donner à un juge le pouvoir d'appeler la milice et d'imposer ainsi aux contribuables des dépenses qui peuvent être considérables.

L'honorable M. FIELDING : L'honorable député se trompe lorsqu'il dit que les commissaires de police ont aujourd'hui le pouvoir d'appeler la milice.

M. CLARKE : Ils ont ce pouvoir, car l'un des membres du commissariat de police est le maire et que les deux autres membres sont juges de paix.

L'honorable M. FIELDING : Mais trois autres juges de paix ont également le pouvoir d'appeler la milice. Mon honorable ami

(M. Clarke) croit que nous voulons priver les commissaires de police d'un droit qu'ils possèdent aujourd'hui, mais il se trompe. Il n'a pas saisi le sens de la loi existante.

M. CLARKE : Je ne connais pas un seul cas où l'on ne se soit pas adressé au bureau des commissaires de police et où l'on ait demandé à des juges de paix irresponsables d'appeler la milice. Il serait absurde d'agir autrement. Ces juges de paix peuvent bien être des contribuables de la municipalité, mais il serait ridicule de leur part de prendre une initiative qui appartient à l'autorité chargée de maintenir l'ordre et la loi.

M. PUTTEE : La chose est possible et je crois qu'elle est déjà arrivée.

M. CLARKE : L'honorable député désire-t-il enlever ce droit d'initiative aux autorités municipales pour le conférer à un juge?

M PUTTEE : Non, mais je crois que si le chef de la municipalité refuse d'agir, son refus compte pour quelque chose. Aujourd'hui cela ne compte pas. Nous voulons une protection plus efficace.

M. CLARKE : Sous l'empire de la loi existante, la milice ne peut être appelée qu'à la requisition de deux juges de paix et du maire, soit de trois juges de paix. Je sais par expérience que ce droit d'initiative n'a jamais été exercé depuis 25 ans, dans l'Ontario du moins, que par les commissaires de police. Ce serait adopter une mesure rétrograde que de leur enlever ce droit. Si les commisasires de police refusent d'agir, d'autres juges de paix peuvent intervenir, mais tant que ce refus n'a pas été constaté, il ne serait pas sage d'accorder à un juge, quelque éminent qu'il soit, le droit d'appeler la milice, car il ne connaît pas les ressources de la municipalité et la force dont celle-ci dispose pour supprimer des désordres aussi bien que les commissaires de polce.

L'honorable M. FIELDING : Il me semble qu'avant d'entreprendre de changer la loi existante, il faudrait bien la connaître. Il ne s'agit pas de savoir ce qui se pratique à Toronto, mais bien quelle est la portée de l'amendement qui nous est soumis.

M. CLARKE : Les commissaires de police procèdent suivant la loi.

L'honorable M. FIELDING : Je conviens que les commissaires de police, s'ils sont en même temps juges de paix, ont droit d'appeler la milice, mais les autres trois juges de paix possèdent aussi le même droit.

M. CLARKE : J'admets cela.

L'honorable M. FIELDING : Il m'a toujours paru dangereux de laisser entre les mains de trois juges de paix irresponsables le pouvoir d'appeler la milice et d'engager ainsi la municipalité dans les dépenses considérables.

M. CLARKE : Que l'honorable ministre souffre que je l'interrompe. Si le gouvernement proposait que, dans les villes de cette province où il existe des commissaires de police, on devrait s'adresser en premier lieu à ces derniers pour appeler la milice et que, sur leur refus d'agir, on pourra recourir à un ou deux juges d'une juridiction supérieure, je comprendrais une semblable proposition.

L'honorable M. FIELDING : Ce n'est pas la question. Il nous faut prendre la loi telle qu'elle est sans nous occuper de ce qui se pratique à Toronto.

M. CLARKE : Et aussi dans plusieurs villes du Canada.

L'honorable M. FIELDING : Mais mon honorable ami raisonne comme si le bureau des commissaires de police était l'autorité chargée d'appeler la milice et comme si nous voulions lui enlever ce pouvoir au moyen de cet amendement. Cet argument n'est pas fondé.

M. CLARKE : Quel sera l'effet de cet amendement ?

L'honorable M. FIELDING : Examinons d'abord la loi existante. Mon honorable ami prétend que l'initiative d'appeler la milice appartient aux commissaires de police, et que nous voulons la leur enlever. Il fait erreur. La loi existante ne fait aucune mention des commissaires de police.

M. CLARKE : Je dis que les commissaires de police, responsables du maintien de l'ordre et de la loi dans les limites de la municipalité et chargés de l'administration de la police, sont des juges de paix.

L'honorable M. FIELDING : Il y a une foule de juges de paix qui ne sont pas commissaires de police, et trois de ces juges de paix ont le droit, dans n'importe quelle partie du pays, d'appeler la milice, et, par conséquent, d'engager la municipalité dans des dépenses considérables. Voilà la loi existante et j'ose affirmer qu'elle n'a pas trop mal fonctionné. Elle n'est peut-être pas parfaite. On a prétendu que lors des troubles qui ont eu lieu récemment à Sydney, la milice a été appelée par certaines personnes qui ne représentaient pas l'opinion la plus éclairée de la municipalité. Je n'ai pas l'intention de me prononcer sur ce point.

Si la loi existante—je parle de la manière dont on l'applique à Toronto—si la loi existante qui autorise trois juges de paix à appeler la milice fonctionne d'une façon satisfaisante, il n'est pas besoin de l'amender ; mais, d'un autre côté, si cette loi est le produit d'une époque où les juges des sessions trimestrielles et les juges de paix gouvernaient le pays avant l'établissement du gouvernement populaire et responsable, il est permis de chercher à l'adapter aux temps nouveaux. Pendant que nous sommes à l'œuvre et que nous nous occupons de modifier cette loi dans un sens plus conforme aux institutions modernes, une question se pré-

sente : devons-nous accorder aux autorités municipales exclusivement le pouvoir d'appeler la milice, ou ne devons-nous pas, dans certaines circonstances exceptionnelles, conférer ce droit aux juges d'une cour de comté?

M. CLARKE : Puisque l'honorable ministre admet que la loi a assez bien fonctionné, il doit nous dire pour quelle raison il insiste avec tant d'énergie sur l'adoption de cet amendement. J'avoue que trois juges de paix ont le pouvoir d'appeler la milice, mais il n'en est pas moins vrai que la pratique, non seulement à Toronto mais aussi dans toutes les villes de l'Ontario où il existe un bureau de commissaires de police régulièrement constitué, est de s'adresser à ces commissaires au nombre desquels se trouve le maire, et qui sont tous des juges de paix.

L'amendement propose de confier ce pouvoir au maire qui doit être consulté en premier lieu, et prescrit que, si ce dernier refuse d'agir, on pourra s'adresser à un juge d'une cour de comté. Je crois qu'il serait beaucoup mieux, dans l'intérêt de nos institutions responsables, de laisser entre les mains des commissaires de police le droit d'appeler la milice et de ne pas l'accorder à un juge d'une cour de comté.

L'honorable M. FIELDING : Mon honorable ami revient à ses anciennes erreurs. Il prétend qu'il serait mieux de laisser l'exercice de ce droit aux commissaires de police. En adoptant sa recommandation, nous laisserions également l'exercice de ce droit à trois juges de paix quelconques.

M. CLARKE : C'est vrai ; mais je prétends que, dans la pratique, ces trois juges de paix sont des citoyens chargés de l'administration de la police et bien au courant des ressources de la municipalité, et qu'ils n'appellent la milice que lorsqu'ils sont bien convaincu que c'est le seul moyen de supprimer l'émeute. Il serait mieux de laisser l'exercice de ce droit entre les mains des autorités municipales que de le confier à un juge d'une cour de comté. Ce serait autre chose si les personnes qui demandent que la milice soit appelée, ou si le gouvernement, dont le devoir est de faire respecter la loi et de maintenir l'ordre, se chargeaient des dépenses.

L'honorable M. FITZPATRICK : Ce qui se pratique à Toronto ne saurait servir de base à une loi générale, intéressant tout le pays. L'honorable député, s'il veut bien se donner la peine de chercher un peu, trouvera dans l'Ontario, en dehors de Toronto, des localités où il n'y a pas de commissaires de police. Dans Québec et dans toutes les autres provinces, je crois, trois magistrats quelconques peuvent agir sans le concours des autorités municipales.

M. CLARKE : Le parlement adopte souvent des lois qui tiennent compte des conditions locales et dont toutes les dispositions ne s'appliquent pas à chacune des provinces de la Confédération, et personne ne prépare une législation de cette nature avec plus de science et de savoir faire que l'honorable ministre de la Justice. S'il est préférable de laisser entre les mains des juges de paix le pouvoir d'appeler la milice, mais d'un autre côté, si la loi peut être aussi bien appliquée par des commissaires de police, pourquoi ne pas faire une exception ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Emploieriez-vous les mots " commissaires de police " ?

M. CLARKE : Je veux dire les juges de paix qui sont commissaires de police.

M. RALPH SMITH : Sous l'empire du présent acte, est-ce que, dans la province d'Ontario, trois juges de paix peuvent appeler la milice ?

M. CLARKE : Oui.

M. RALPH SMITH : Il est évident que l'idée de l'honorable député de Cumberland est de conférer le pouvoir d'appeler la milice aux autorités municipales. Ce n'est qu'à leur défaut d'agir qu'on pourra s'adresser à un juge. Aujourd'hui, si le gérant d'une fabrique ou un capitaliste a des démêlés avec ses ouvriers, il lui est permis de s'adresser à des juges de paix et il n'est pas obligé d'avoir recours aux commissaires de police de la municipalité.

M. DANIEL : Je ne m'oppose pas à ce qu'on touche à la loi existante, s'il est possible de l'améliorer, mais, comme c'est la municipalité qui doit payer les violons, je crois qu'il faut, autant que possible, s'en remettre aux autorités municipales du soin d'appeler la milice. Aujourd'hui, si je ne me trompe, la loi exige la signature du maire ou du préfet. En fait et dans la pratique, la loi ne définit pas très bien les attributions du maire lorsqu'il s'agit d'appeler la milice. Dans une certaine mesure, il parle au nom du roi, il représente l'ordre et la loi, et il est tenu de veiller au maintien de la paix publique. S'il survient des désordres ou une émeute, c'est sur lui que comptent les citoyens pour les réprimer.

J'abonde dans le sens du ministre des Finances et je dis avec lui que si nous entreprenons de modifier la loi existante, il faut l'amender de manière à faire peser les responsabilités sur qui de droit. Les prémisses de mon honorable ami sont exactes, mais sa conclusion est fausse, car il a déclaré qu'un juge était la meilleure autorité en ces matières. Je lui ferai observer qu'un juge n'est pas une autorité responsable, dans la véritable acception du terme.

Le droit d'appeler la milice ne devrait appartenir qu'aux représentants du peuple et je le confèrerais au gouvernement provincial, agissant par l'entremise du procureur général, ou à une personne responsable envers le peuple, si le maire ou le préfet refusait d'agir. Je crois que cela vaudrait

beaucoup mieux que de s'en rapporter à un juge, qui, d'après l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) et les autres membres du barreau que j'ai entendus, serait tenu de remplir certaines formalités de procédure avant d'appeler la milice.

L'honorable M. FIELDING : Est-ce que le procurer général ne serait pas obligé de remplir les mêmes formalités.

M. DANIEL : Le procurer général est responsable envers le peuple, et il ferait diligence pour se mettre au courant des faits. Il ouvrirait les yeux et l'oreille. Si l'on veut conférer le droit d'appeler la milice à d'autres personnes qu'aux magistrats municipaux, que ce soit à des citoyens responsables envers le peuple et les élus par le peuple. Il serait beaucoup mieux de conférer ce droit au gouvernement provincial, qui l'exercerait par le ministère du procureur général, qu'à un juge d'une cour de comté ou d'un autre tribunal.

A mon avis, le gouvernement devrait étudier la question avec plus de soin et préparer un amendement plus acceptable que celui qu'il nous a soumis. Les arguments que l'on a apportés contre l'intervention d'un juge en ces matières me paraissent sans réplique.

M. ALCORN : J'appellerai l'attention du ministre de la Justice sur les mots " maire ou préfet " qu'il a employés dans son amendement. Ces termes sont insuffisants. Dans la province d'Ontario, nous avons les maires des villes et les " reeves " des municipalités rurales. Le préfet est tout simplement le président du conseil de comté, qui est composé des représentants d'un grand nombre de municipalités. Il peut arriver que le préfet réside à une grande distance du lieu où des troubles se sont produits et ne soit pas au courant des conditions locales. Je propose que le mot " reeve " soit substitué au mot " préfet ".

M. PUTTEE : Je ferai observer à l'honorable député de Toronto (M. Clarke) que les difficultés qu'il prévoit ne sont pas aussi considérables qu'il a l'air de le croire. Si on inscrivait dans l'amendement les mots "deux juges de paix"——

M. CLARKE : Cette proposition a-t-elle été acceptée ?

M. PUTTEE :—cela répondrait à son objection. S'il existe dans la ville ou le désordre se produit des commissaires de police, on pourrait appeler la milice absolument comme sous l'ancienne loi. L'amendement accorderait simplement le droit de s'adresser à un juge, si le maire ou le préfet refusait d'agir.

M. CLARKE : L'honorable député de Vancouver (M. Smith) a demandé quelle est la loi existante. Je vais la lire.

L'officier le plus élevé en grade de la milice active, présent dans une localité, doit appeler cette milice ou tout détachement de cette milice qu'il juge nécessaire, pour prévenir une émeute ou violation de la paix apprehendée ou déjà commencée, lorsqu'il en est requis par écrit, soit par le président ou " custos " des sessions trimestrielles de la paix——

Je n'ai pas l'honneur de connaître ce monsieur. Je ne sais pas qui il est.

L'honorable M. FIELDING : Je le connais, moi.

M. CLARKE (lisant) :

—soit par trois juges de paix, dont l'un peut être le préfet, le maire ou autre chef de la municipalité ou du comté dans lequel cette émeute, violation de la paix ou autre éventualité est survenue ou est appréhendée comme susdit, et il doit obéir aux instructions qui lui seront légalement données par tout juge de paix relativement à la repression d'une émeute ou violation de la paix alors survenue, ou à l'appréhension du danger d'une émeute, violation de la paix ou autre éventualité, ou a sa répression en cas qu'elle survienne, ou à l'aide et assistance à prêter à l'autorité civile en cas d'émeute, violation de la paix ou autre éventualité.

Voilà la loi en vigueur. Trois juges de paix dont l'un peut être le maire ou le préfet, doivent se prononcer sur la réquisition que l'on fait d'appeler la milice. Ainsi la loi reconnaît que les autorités municipales doivent être consultées en cette matière, qui est pour elles d'une importance vitale.

L'amendement porte que si le maire ou le préfet refuse d'agir, on pourra s'adresser à un juge. Je crois qu'on ne devrait accorder cette dernière alternative que dans les cas d'absolue nécessité, car les premiers intéressés dans cette matière sont les magistrats et fonctionnaires municipaux qui connaissent bien tous les moyens dont la municipalité dispose pour étouffer l'émeute. Dans toutes les villes de l'Ontario, nous avons un corps de police bien organisé, dirigé par des commissaires qui tous sont juges de paix et au nombre desquels se trouve le maire. Plutôt que de remettre entre les mains d'un juge le pouvoir d'appeler la milice et d'enlever cette prérogative aux commissaires de police, il serait beaucoup mieux de ne pas toucher à la loi.

M. LOGAN : Quand même le maire refuserait d'agir, vous pouvez appeler la milice aux termes du statut existant.

M. CLARKE : Les juges de paix n'appelleront pas la milice, lorsqu'il y aura des commissaires de police, également juges de paix, ayant autorité sur la force dont la municipalité peut disposer et responsables du maintien de l'ordre.

M. LOGAN : Parfois des juges de paix ont appelé la milice sans nécessité, et, aux termes de la loi existante, il est permis de se demander si un juge de paix du comté de Carleton ne pourrait pas appeler la milice à Toronto. Nous devons faire en sorte que les erreurs commises dans le passé ne se renouvellent pas.

M. CLARKE : Nous avons acquis une assez grande expérience en cette matière. Nous devons stipuler des garanties, afin qu'à l'avenir la milice ne soit pas appelée sans nécessité. Lorsque nous avons des commissaires de police qui sont en même temps des juges de paix, je ne vois pas pourquoi nous leur enlèverions le droit d'appeler la milice pour le confier à un juge d'une cour de comté et même à un juge de la cour Supérieure.

M. LOGAN : Si l'honorable ministre de la Justice veut bien accepter la modification que je propose, je crois que nous pourrons tourner cette difficulté. Je propose d'ajouter les mots "deux juges de paix" avant le mot "maire." Cela répondrait à l'objection de mon honorable ami, car, dans ce cas le maire serait obligé par la requisition, tandis que, aux termes de la loi existante, il peut la signer ou ne pas la signer, à sa guise.

M. R. L. BORDEN : Cette disposition est celle que propose l'honorable ministre de la Milice.

M. LOGAN : Non, le projet de loi de ce dernier porte que si le maire refuse de signer, des juges de paix peuvent agir à sa place et donner l'autorisation nécessaire. Je propose que la requisition soit faite par deux juges de paix et le maire, et que le maire soit obligé de la signer.

M. R. L. BORDEN : Mais il y a un moyen beaucoup plus simple d'atteindre le même but ; ce serait de retrancher trois ou quatre mots de l'article tel que soumis par l'honorable ministre de la Milice.

L'honorable M. FIELDING : Cet article ne permet pas de s'adresser à un juge.

M. R. L. BORDEN : Que pense le gouvernement de la proposition de l'honorable député de Saint-Jean (M. Daniel). A première vue, elle me paraît très pratique. Il propose que ce soit le procureur général qui demande au juge d'appeler la milice.

L'honorable M. FIELDING : Non, il propose que le procureur général soit investi du pouvoir que nous voulons accorder au juge.

M. R. L. BORDEN : Il me semble que si vous vous adressiez au procureur général en premier lieu——

L'honorable M. FIELDING : Cela prendrait trop de temps

M. R. L. BORDEN : Pas plus de temps que de s'adresser à un juge.

M. LOGAN : Supposez le cas de Sydney, par exemple.

M. R. L. BORDEN : Je ne tiens pas énormément à cette idée.

Je cherche une solution satisfaisante, voilà tout. Je voudrais trouver un moyen de trancher la difficulté. Dans les districts organisés en municipalités ne serait-il pas à propos d'ordonner que, dans tous les cas, il faudra obtenir l'assentiment de deux juges des paix et du préfet ? Je n'exigerais pas un refus du préfet avant qu'on puisse s'adresser à un juge, car, ainsi que l'a fait observer le ministre des Finances, la réquisition contient un exposé de tous les faits qui motivent l'intervention de la milice. Mais il y a une autre alternative, ce serait de faire présenter la réquisition à un juge par l'entremise du procureur général de la province où le désordre se produit. Cette procédure serait peut-être un peu compliquée.

L'honorable M. FIELDING : Il y a une autre difficulté. L'honorable député de Saint-Jean (M. Daniel) a peut-être insisté plus que je ne serais disposé à le faire, bien que je pense être un assez bon libéral sous ce rapport, sur le principe du gouvernement populaire. D'après mon honorable ami, c'est l'autorité municipale qui doit prendre la grosse part des responsabilités en la matière. Il nous dit qui si nous n'acceptons pas cette proposition dans son intégrité, il serait préférable d'en appeler au procureur général de la province. Je rappellerai à mon honorable ami que d'après l'esprit des institutions anglaises, lorsqu'il s'agit du maintien des lois et du bon ordre ainsi que de l'administration de la justice, il n'est pas toujours sage de s'appuyer sur le sentiment populaire. La constitution britannique nous enseigne qu'il est souvent sage d'avoir recours à un moyen terme et de placer un intermédiaire entre l'opinion publique et les lois conservatrices du bon ordre et de la paix.

Aux termes de la loi existante, vous conférez le droit d'appeler la milice à trois magistrats irresponsables pour me servir de l'expression de l'honorable député de Saint-Jean (M. Daniel), et il est certain que, au point de vue de la responsabilité, nous aurions plus de garanties en confiant ce pouvoir à des juges d'un juridiction supérieure. L'idée de s'en rapporter entièrement aux autorités municipales, tout en étant excellente, en thèse générale, peut, dans certains cas exceptionnels, soulever des difficultés sérieuses.

La plupart du temps les autorités municipales agiraient. Mais il peut se présenter des circonstances où le maire, ou le préfet, refuserait d'intervenir. C'est pour cette raison que nous voulons, à côté de l'autorité municipale, établir une autre autorité. Il nous semble qu'un juge est la meilleure autorité en cette matière.

M. CLARKE : L'honorable ministre ne doit pas perdre de vue que la plupart des juges sont inamovibles.

L'honorable M. FIELDING : Mon honorable ami parle encore de ses commissaires de police.

M. CLARKE : Je fais observer que ces commissaires sont des magistrats municipaux. Des trois commissaires qui dirigent

ce service du gouvernement municipal, la police, deux sont nommés à vie. Je ne vois pas pourquoi on veut les dépouiller d'une prérogative qu'ils ont toujours possédée.

L'honorable M. FIELDING : Nous ne les dépouillons pas, car ils n'ont jamais possédé cette prérogative.

M. CLARKE : En fait et dans la pratique, ils l'ont toujurs exercée.

L'honorable M. FIELDING : Non.

M. CLARKE : Qu'arrivera-t-il si le maire refuse d'agir ? Supposons qu'un grève se déclare dans une fabrique et que le patron demande au maire d'agir et que celui-ci refuse, alors il s'adressera à un juge qui peut-être appellera la milice sans aucune nécessité.

L'honorable M. FIELDING : Supposons que le magistrat municipal soit à l'emploi du patron ou de la compagnie qui désire appeler la milice, la chose est possible ?

M. R. L. BORDEN : Pourrais-je conseiller —c'est une idée qui me frappe, et il faut tâcher d'en arriver à une entente si nous voulons en finir—pourrais-je conseiller à l'honorable député de Cumberland de substituer à l'article 79 "a" et "b" le suivant :

(a) Si la localité, où une émeute ou une violation de la paix publique se produit ou est appréhendée, est organisée en municipalité, deux juges de paix, le maire, ou le préfet ou autre chef ou chef intérimaire de la municipalité ou du comté, ou un des juges de la cour de comté ou de la cour de district, ayant juridiction dans telle localité, ou s'il n'y a pas de juge de cour de comté ou de district, tout juge de la cour Supérieure ayant juridiction dans telle localité.

A mon sens, on peut, sans conséquence fâcheuse, accorder à un juge le droit d'intervenir et je crois qu'il vaudrait mieux modifier l'article dans le sens que je viens d'indiquer.

M. LOGAN : Je ne puis accepter cette rédaction, car elle accorde au requérant la faculté de s'adresser aux autorités municipales ou au juge, et il est certain qu'il s'adressera à ce dernier. Je veux que le juge n'intervienne qu'en dernier ressort.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami ne saisit pas bien la portée de son amendement. En acceptant la rédaction que je viens de proposer, l'amendement se lirait comme suit :

Le maire ou le préfet ou tout autre chef ou chef intérimaire de la municipalité, à moins qu'il n'ait refusé d'agir, et dans ce cas, un juge de la cour de comté ou du district, etc.

Le ministre des Finances a fait observer que, si le juge déclare que les autorités municipales ont refusé d'agir, sa déclaration fera preuve de plein droit.

M. LOGAN : Il est difficile de supposer que le juge déclarera que les autorités municipales ont refusé d'agir, lorsque tel ne sera pas le cas.

L'honorable M. FIELDING : Cette rédaction ne dispenserait pas le requérant de s'adresser au maire et de le mettre en demeure d'agir.

M. R. L. BORDEN : Lorsque le juge déclare que le préfet a refusé d'agir, sa déclaration fait preuve de plein droit, au dire du ministre des Finances. Naturellement, ce n'est qu'une alternative que je propose. Je n'ai pas l'intention d'insister. Je cherche simplement un terrain d'entente.

L'honorable M. FIELDING : Nous nous efforçons tous de lever la difficulté et de trouver la meilleure rédaction.

M. R. L. BORDEN : Je retrancherais le paragraphe 2, et je lui substituerais le suivant qui se trouve à l'article 3.

L'énonciation de tous les faits contenue dans toute requisition semblable serait censée être l'expression même de la vérité pour toutes les parties qu'elle concernerait d'une manière ou d'une autre.

Je n'insiste pas sur cette rédaction. C'est une simple proposition que j'offre.

M. LOGAN : Je propose que les mots "deux juges de paix" soient insérés avant les mots "le maire".

M. R. L. BORDEN : L'honorable député ne saisit peut-être pas toute la portée de sa proposition, car l'adjonction de ces mots obligerait les juges de paix d'être parties à la requête qui serait présentée au juge.

C'est ce que voudrait dire l'article dans sa forme actuelle. Bien que je ne crois pas que l'honorable député ait eu cette intention, s'il veut relire l'article il s'en rendra compte. Il faudrait le rédiger autrement, car dans sa forme actuelle, le préfet doit aussi intervenir dans la demande. C'est ce qui arrivera si on amende cet article à tort et à travers.

M. LOGAN : L'honorable chef de l'opposition ne doit pas supposer que je fais des amendements à tort et à travers. J'ai consulté un de nos meilleurs jurisconsultes et je suis informé qu'il est possible d'insérer les mots "deux juges de paix" sans rien changer au reste de l'article. Alors il se lirait comme suit :

Si la localité où l'émeute ou les désordres se produisent ou sont à craindre possède une organisation municipale, deux juges de paix, le maire ou le préfet ou tout autre chef de la municipalité, titulaire ou intérimaire, à moins qu'il n'ait refusé ou qu'il ne soit incapable d'agir, et dans ce cas le juge de la cour du comté, ou du district, ou l'un des juges de la cour du comté ou du district, ayant juridiction dans ladite localité, ou, en l'absence d'un juge de la cour du comté ou du district, tout juge de la cour Supérieure ayant juridiction en cet endroit.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Dois-je mettre aux voix l'amendement du ministre de la Justice ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Si nous acceptons l'amendement du chef de l'opposition, ce n'est pas nécessaire.

M. LOGAN : Je ne crois pas que le chef de l'opposition insiste pour le faire adopter.

M. R. L. BORDEN : Non, je ne l'ai pas proposé.

M. LOGAN : Je retirerai aussi le mien, si cela peut expédier la besogne, et l'article restera tel qu'il est.

M. PUTTEE : Alors ce sera pire qu'avant. Si on retranche les mots "deux juges de paix" la loi est encore plus défectueuse qu'elle n'était. Nous confions tout le pouvoir à un seul homme, et cela offre encore moins de garantie qu'avant. Hier soir, l'honorable député de Cumberland demandait que trois citoyens fussent autorisés à appeler la milice et que l'on pût même s'adresser à un quatrième, dans le cas où les trois autres refuseraient, et aujourd'hui il confie ce pouvoir à un seul. L'amendement ne résout pas du tout la difficulté.

M. LOGAN : C'est toujours mieux que rien. Je fais de mon mieux. Que dirait-on de l'article ainsi conçu :

Deux juges de paix et le maire ou préfet ou autre personne agissant comme chef de la municipalité, à moins qu'il ne refuse ou soit incapable d'agir.

M. OSLER : Une de ces personnes pourrait agir et les autres refuser.

M. CLARKE : Cet article me paraît avoir été rédigé pour répondre à un cas particulier, et je crois qu'il vaudrait mieux l'étudier attentivement.

L'honorable M. FIELDING : Quel cas particulier?

M. LOGAN : Il n'y en a pas.

A une heure. la séance est suspendue.

La séance est reprise à trois heures.

Le sous-amendement est adopté.

M. LOGAN : J'ai l'honneur de proposer que le paragraphe de la lettre "a" soit retranché et remplacé par le suivant :

Si la localité où l'émeute ou les désordres se produisent ou sont à craindre possède une organisation municipale, le maire ou le préfet ou tout autre chef de la municipalité, titulaire ou intérimaire, ainsi que deux juges de paix, ou, dans le cas de refus ou d'incapacité de la part du maire ou du préfet ou de tout autre chef de la municipalité, titulaire ou intérimaire, susdits, le juge de la cour du comté ou du district, ou l'un des juges de la cour du comté ou du district, ayant juridiction dans ladite localité, de sa seule autorité, ou, en l'absence de ce magistrat, tout juge de la cour Supérieure ayant juridiction en cet endroit.

Vu que l'article que vous avez entre les mains, M. l'Orateur, ne mentionne pas "deux juges de paix", je crois qu'il a été convenu ce matin que ces mots devraient être ajoutés, pour répondre à l'objection de l'honorable député de Toronto-ouest. On a soulevé des doutes sur la rédaction de ce paragraphe et on a demandé si les magistrats pouvaient agir indépendamment du juge. Par le paragraphe tel que je le propose, le juge pourra agir seul.

M. CLARKE : J'ignore comment cet amendement pourra fonctionner. Dans tous les cas je ne m'y oppose pas.

L'amendement est adopté et il est fait rapport du bill.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je propose que le bill soit voté en troisième délibération.

M. E. D. SMITH : M. l'Orateur, je désire dire quelques mots concernant certains détails peu importants du bill, détails auxquels on pourra probablement remédier, au moyen d'un décret du conseil des ministres. Je m'occuperai d'abord de l'article concernant la solde des miliciens qui sera de 50 centins par jour, au minimum, et qui pourra être portée jusqu'à un dollar par jour. Jusqu'à présent, les miliciens ont reçu 50 cents par jour du gouvernement et dans plusieurs comtés, y compris le mien, le conseil municipal leur accordait 25 cents par jour, de sorte qu'ils recevaient 75 cents. Comme les conseils de comtés supposent que la solde est maintenant d'environ 75 cents par jour, ils n'ont rien fait cette année. Dans mon comté, et dans beaucoup d'autres, je suppose, on a cru qu'il n'était pas nécessaire d'ajouter 25 cents par jour à la solde. Ainsi, à moins que le ministre ne décrète que la solde sera d'au moins 75 cents par jour, les miliciens sont exposés à recevoir moins qu'autrefois. Le ministre devrait ordonner expressément que la solde ne soit pas moindre de 75 cents par jour. Un milicien dont la conduite est irréprochable devrait recevoir au moins un dollar par jour.

Un militaire me faisait observer que lorsque la milice est appelée à supprimer une émeute ou à maintenir l'ordre, le paiement des soldats est toujours retardé. On devrait les payer immédiatement après leur retour dans leurs foyers et même avant, comme cela se pratique pour les exercices annuels.

Une dispostion du bill décrète qu'un milicien qui quitte le pays doit remettre ses armes et autres effets militaires aux autorités. La même disposition devrait s'appliquer aux milicens qui changent de district militaire. C'est aussi une faute de ne pas fournir un cheval au chirurgien-major d'un corps d'infanterie pendant les exercices annuels, puisqu'en service actif ou en temps de guerre, il lui faut nécessairement être à cheval. Pour cette raison on se plaint que le chirurgien-major ne peut pas paraître aux exercices, comme il serait en temps de guerre. Autrefois il avait un cheval ; plus tard on le lui supprima et à la suite de nombreuses plaintes, les autorités reconnurent que c'était une injustice et on lui rendit son cheval. Le

bill actuel revient à l'ancien état de choses et le médecin va encore à pied, pendant les revues.

Une autre question que je voudrais élucider, c'est celle-ci : à qui un officier de la milice qui se croit lésé doit-il se plaindre pour le redressement de ses griefs ? Il y a quelques jours j'ai posé cette question au ministre et sa réponse a été que le cas était prévu par l'article des règlements de la reine. Cet article dit :

Si un officier se croit lésé par son chef, et si après s'être régulièrement adressé à lui, ne reçoit par le redressement auquel il prétend avoir droit, il peut se plaindre au commandant en chef, pour en obtenir justice, et ce dernier est par les présentes tenu d'ouvrir une enquête sur la plainte, et par l'intermédiaire du secrétaire d'Etat, d'en faire rapport à Sa Majesté, qui statuera sur le cas.

Cet article a donné lieu à des divergences d'opinion dans son application. Dans mon comté, il est survenu un incident dans lequel une injustice paraît avoir été commise. C'est une affaire qui date déjà de quatre ou cinq ans et qui est bien connue de plusieurs officiers. Je veux parler du colonel Von Wagner. Cet officier a commandé la quatrième batterie de campagne d'Hamilton pendant de nombreuses années. En 1889 cette batterie faisait partie de la deuxième brigade d'artillerie. Le colonel Von Wagner était à la retraite, mais au lieu d'être mis sur la liste des officiers de la réserve, comme tout officier retraité après de longs et honorables états de service, il a été virtuellement destitué. Cette quatrième batterie de campagne n'était pas un corps isolé, mais une partie de la deuxième brigade d'artillerie. Le commandant de cette deuxième brigade était un officier qui aurait pu être retraité s'il avait passé dans le service un nombre d'années suffisant, conformément à la loi concernant la durée des commandements.

Le colonel Von Wagner prétend qu'une injustice a été commise à son égard. Il avait pris le commandement de la quatrième batterie de campagne d'Hamilton lorsqu'elle était presque complètement désorganisée, et déploya un grand talent comme militaire et administrateur. Cet officier que je connais personnellement et dont je puis garantir les capacités, qui avait tout ce qu'il faut pour commander une batterie, qui connaissait très bien le district de Niagara, qui est un descendant des Loyalistes de l'empire uni, dont les services auraient dû être généreusement récompensés par le gouvernement, a été simplement destitué. Que fit-il alors ? Il fit exactement ce que prescrit l'article 42 des règlements de la reine. Il s'adressa au commandant en chef, le général Hutton, et ne reçut pas de réponse. Il écrivit une deuxième fois et on ne lui répondit pas non plus. Ne pouvant obtenir justice du commandant en chef, il eut recours au moyen indiqué par les règlements de la reine. D'après cet article le ministre aurait dû s'enquérir de la plainte du colonel Von Wagner, mais jusqu'à présent aucune enquête n'a été faite, car le colonel en aurait été averti. Lorsqu'il s'agit d'un affaire civile on peut toujours avoir recours aux tribunaux. On ne peut pas dire qu'il y a eu enquête, quand le plaignant n'a jamais été entendu et n'a jamais été averti, et voilà maintenant près de cinq ans que le colonel Von Wagner attend une réponse à sa plainte. Je considère donc que cet article 42 des règlements de la reine est défectueux, s'il faut en juger par ce qui arrive au colonel Von Wagner, qui est à la retraite, mais qui devrait être mis sur la liste des officiers de la réserve.

M. CLARKE : J'ai fait savoir au ministre hier soir que je lui soumettrais une communication que j'ai reçue demandant pourquoi les régiments de cavalerie formés récemment comprennent cinq escadrons, pendant que les anciens régiments n'en ont que quatre ? Pourquoi n'a-t-on pas porté à cinq escadrons l'effectif de ces vieux régiments? Le ministre a promis de prendre des renseignements et de répondre à la question. Je profite de cette occasion pour la renouveler.

Sir WILFRID LAURIER : Je demande à mon honorable ami de ne pas retarder l'adoption du bill en troisième délibération, et demain, s'il veut renouveler sa question, je verrai qu'il y soit répondu.

Le bill est voté en troisième délibération et adopté.

SUBSIDES.—LA SITUATION FINANCIERE.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. A. C. BELL (Pictou) : Avant que vous quittiez le fauteuil, M. l'Orateur, je désire proposer un amendement que je lirai à la Chambre avant de terminer mes remarques. La clôture d'une session nous fournit une occasion de passer en revue la conduite du gouvernement, surtout en ce qui concerne les questions financières, et je ne crois pas devoir laisser passer cette occasion sans en profiter. Sur ce point, il est impossible de ne pas se rappeler l'attitude qu'ont pris, pendant tant d'années, les honorables membres du gouvernement, pendant qu'ils étaient dans l'opposition. A cette époque ils étaient absolument en faveur de l'économie, de la réduction des dépenses, et de l'abaissement des impôts. On trouvera peut-être démodées les allusions à cette question, mais les hommes publics ont de bonens raisons pour tenir le dossier des ministres constamment sous les yeux du public. Rien n'est plus important à la bonne administration d'un pays jouissant d'institutions représentatives, que l'examen minutieux de la conduite de ces hommes publics. Il est important que les

hommes publics ne fassent pas au peuple des promesses qu'ils n'ont pas l'intention de tenir, et il est important aussi que le peuple exige que ceux qui le gouvernement remplissent les promesses qu'ils ont faites lorsqu'ils étaient dans l'opposition.

Pendant de longues années, sous le régime conservateur, les ministres actuels ont déclaré que les dépenses étaient exagérées et que les impôts étaient trop lourds. L'occasion est donc bien choisie pour mettre en parallèle leur programme d'autrefois avec leurs actes d'aujourd'hui. Il est inutile de répéter toutes leurs anciennes déclarations et il me suffira de rappeler que toute l'opposition d'alors, dirigée par sir Wilfrid Laurier, prétendait que le gouvernement du pays coûtait trop cher. Le très honorable ministre (sir Wilfrid Laurier) émit la proposition que les dépenses de l'exercice 1893-1894 pouvaient être réduites d'environ deux millions. En présence de cette déclaration et en présence de la conduite actuelle du gouvernement, je tiens à consigner dans les " Débats " un tableau faisant voir comment le gouvernement a travaillé à diminuer les impôts, à réduire les dépenses et à pratiquer l'économie. Prenons d'abord les impôts et voyons ce qu'ils ont produit depuis 1890. Je prends les impôts proprement dits, les droits de douanes et les droits d'accise.

TOTAL DES IMPOTS—REGIME CONSERVATEUR.

1890	$ 31,587,072
1891	30,314,151
1892	28,446,157
1893	29,321,367
1894	27,579,203
1895	25,446,199
1896	27,759,285
Total	$200,453,434
Moyenne	$ 28,636,205

On remarquera que pendant cette période les impôts sont allés en diminuant et en 1896 ils étaient de $2,554,866 moins élevés qu'en 1890.

Maintenant, si nous passons à la période suivante, sous le régime actuel, nous constatons que les impôts ont produit les sommes suivantes :

TOTAL DES IMPOTS—REGIME LIBERAL.

1897	$ 28,648,626
1898	29,576,456
1899	34,958,069
1900	38,242,223
1901	38,743,550
1902	43,389,112
1903	49,015,506
Total	$262,573,542
Moyenne	$ 37,510,506
Excédent libéral	$ 62,120,118
Excédent de la moyenne libérale	8,874,301

Durant cette période, les impôts, loin d'accuser une diminution, sont allés sans cesse en augmentant et le revenu de 1903 dépasse celui de 1897 de $20,366,880 et celui de 1904 qui est de $24,697,994 plus élevé que celui de 1897 égale presque le double de tous les impôts perçus par le gouvernement conservateur en 1894. Nous n'avons pas encore les comptes publics de l'exercice 1904, mais nous pouvons nous former une idée de l'ensemble par le discours du ministre des Finances et les rapports publiés dans la Gazette Officielle. En 1904, les impôts perçus se sont élevés à $53,346,620.067. Ainsi, en prenant les sept années du régime actuel de 1898 à 1904 inclusivement, et en comparant le résultat à celui des sept années dernières du régime conservateur, nous constatons que les impôts prélevés sur le peuple par le gouvernement actuel se sont élevés à $287,271,536, soit en moyenne $41,038,791 par année.

A cette phase de la session, je ne m'attarderai pas à tirer de ces chiffres toutes les comparaisons, qu'on en pourrait tirer, mais je les consigne dans les " Débats " pour que les membres de cette Chambre puissent les consulter et les comparer à loisir. Il me suffira de dire que les impôt perçus par le gouvernement actuel qui nous avait promis de pratiquer l'économie et de diminuer les taxes, sont presque doubles de ce qu'ils étaient sous le gouvernement conservateur. Voici maintenant un autre tableau qui fait voir les dépenses annuelles, pendant les deux mêmes périodes. Les chiffres suivants donnent la dépense annuelle totale, et non pas seulement la dépense imputable sur le revenu consolidé :

TOTAL DES DEPENSES—REGIME CONSERVATEUR.

1890	$41,770,333
1891	40,793,208
1892	42,272,136
1893	40,853,723
1894	43,008,234
1895	42,872,338
1896	44,096,384
Total	$295,666,361
Moyenne	$ 42,236,052

TOTAL DES DEPENSES—REGIME LIBERAL.

1897	$ 42,972,756
1898	45,334,281
1899	54,542,635
1900	52,717,467
1901	57,982,866
1902	63,970,800
1903	61,746,572
Total	$379,267,377
Moyenne	$54,181,054

Pendant une période de sept ans, le gouvernement actuel a dépensé $83,601,016 ou $11,943,002 par année, de plus que les conservateurs, pendant une période correspondante. Dans son discours sur le budget, le ministre des Finances porte les dépenses totales de l'exercice 1904 à $66,000,000 ; en ajoutant cela aux dépenses des dix dernières années pour les comparer aux dépen-

ses des sept dernières années du régime conservateur, on constate que les dépenses de 1898 à 1904 inclusivement, ont été de $412,294,601 soit une moyenne annuelle de $58,899,232. Cette moyenne dépasse celle des sept dernières années du régime conservateur de $16,663,180.

On se rend facilement compte du chiffre de ces dépenses quand on arrive à en examiner les détails. Il n'est pas possible de passer en revue toutes les dépenses du pays, et par conséquent, j'ai choisi certains chapitres pour établir des comparaisons entre les deux régimes et faire voir comment il se fait que ce pays dont la population augmente lentement—environ 1 pour 100 par année—augmente ses dépenses dans d'aussi énormes proportions.

AUGMENTATION DES DÉPENSES.

—	1896.	1903.	Augmentation.	Percentage.
	$	$	$	
Administration de la justice	758,270	959,948	201,678	·266
Arts, agriculture et statistique	210,878	436,402	225,524	1·07
Recensement, 1891	549,992	1,149,879	599,587	1.09
Administration publique	1,396,628	1,554,792	158,164	·11
Pêcheries	427,251	527,829	100,578	·235
Immigration	120.199	642,914	522,715	435·
Quarantaine	95,247	263,331	168,084	·177·
Phares et service du littoral	466,053	964,144	498,086	107·
Divers	172,363	528,231	355,868	207·
Services maritime et fluvial	181,452	417,137	235,685	130·
Travaux publics	1,299,769	4,065,553	2,765,784	213·
Trav. pub.—Perception du revenu	159,460	562,404	402,944	253·
Ch. de fer et Canaux.—Perception du revenu	3,826,226	7,221,705	3,395,479	91·3

On voit que sous le chapitre "dépenses diverses" l'augmentation a été de 207 pour 100. Je ferai remarquer en passant que c'est un chapitre très commode dans lequel on peut faire entrer une foule de dépenses qu'on ne pourrait pas facilement inscrire sous un titre plus défini. Dans le département des Travaux publics, l'augmentation a été de 213 pour 100. C'est un des départements dans lequel le gouvernement a déployé le plus d'habileté, car il a réussi à faire servir cet argent à se maintenir au pouvoir. Si on examine le budget de cette année, on constate que les ministres actuels, qui ont constamment blâmé, dans l'opposition, la conduite du gouvernement conservateur en matière d'édifices publics, sont passés maîtres dans l'art de faire construire des édifices dans les localités où ils pourront servir les fins du parti libéral. Au lieu des quelques édifices publics que le gouvernement conservateur faisait construire et que l'opposition du temps ne manquait pas de critiquer énergiquement, on voit par le budget de cette année que des crédits sont demandés pour la construction d'au moins quarante édifices publics, dans diverses petites localités du Canada. Nos honorables adversaires ne manquent pas de faire construire ces édifices dans les endroits où ils sont susceptibles de leur rapporter le plus grand nombre de partisans. Sous ce rapport ils ont complètement éclipsé leurs professeurs, s'il est vrai que ce sont les conservateurs qui leur ont enseigné cette manière d'utiliser les deniers ublics. C'est ainsi que dans le département des Travaux publics, comme on pouvait s'y attendre, il y a eu une augmentation de 213 pour 100 dans les dépenses.

Il est vrai que depuis que les honorables ministres sont au pouvoir, la population du pays a augmenté, et que jusqu'à concurrence de cette augmentation dans la population, ils sont excusables d'avoir augmenté les dépenses. Mais l'augmentation de la population, durant cette période, n'a été que de huit pour cent, soit une moyenne de 1 pour 100 par année. Cela justifierait donc une augmentation de huit pour cent dans les dépenses, mais non une augmentation de 213 pour 100. Au chapitre intitulé "perception du revenu" les dépenses ont augmenté de 253 pour 100. Au chapitre des chemins de fer et canaux, perception du revenu, l'augmentation est de 91.3 pour 100. Cette dernière augmentation n'est pas aussi importante que les autres, car il faut que ces services soient maintenus, et comme dans beaucoup de cas ce ne sont pas des travaux qui rapportent des bénéfices, il était naturel de s'attendre à ce que les dépenses fussent plus fortes, bien que le revenu n'ait pas augmenté. Mais, au sujet de tous les autres item que j'ai cités, les dépenses qui sont susceptibles d'augmenter ou de diminuer, selon la bonne ou la mauvaise administration du ministre, l'augmentation a été énorme et beaucoup plus forte que l'augmentation de la population. Dans toutes ces branches du

service les dépenses que les ministres avaient promis de diminuer, on constate une augmentation énorme. Quand ils prêchaient au peuple les avantages des impôts et des dépenses réduites, leur intention, à en juger d'après leur conduite, était sans doute de faire tout le contraire, si jamais ils arrivaient au pouvoir ; et c'est bien ce qu'ils ont fait ; ils ont virtuellement doublé les impôts et on peut dire aussi qu'ils ont doublé les dépenses.

On se rappelle qu'à cette époque, l'opposition prétendait que le gouvernement du Canada ne devait pas coûter plus de $36,000,000 par année, mais l'an dernier, au lieu de gouverner avec $36,000,000, leur administration a coûté $66,000,000, ou près du double.

Il y a encore une autre manière de bien faire comprendre cette question à la population, en établissant une comparaison entre les impots et les dépenses *per capita.*

IMPOTS ET DEPENSES, PER CAPITA, DEPUIS 1895.

Année.	Impots per capita.	Dépenses per capita.
	$	$
1892-95	5·59	8·41
1896	5·46	8·14
1897	5·57	8·28
1898	5·69	8·63
1899	6·65	9·72
1900	7·19	9·95
1901	7·19	10·76
1902	7·95	11·72
1903	8·87	11.17
1904	9·44	11·74

Les conservateurs qui ont été si vivement critiqués, visaient réellement à la réduction des impôts et des dépenses, puisque la moyenne des dépenses totales, de 1892 à 1896, a été de $400,000 moins élevée que durant la période de 1887 à 1891. Le gouvernement conservateur visait à l'économie, tandis que le gouvernement libéral dirige tous ses efforts dans une autre direction Non seulement il a augmenté les impôts et les dépenses, mais il les a augmentés systématiquement, constamment et régulièrement, sans une seule exception depuis qu'il est au pouvoir. Il est vrai qu'en 1903, il y a eu une faible diminution, mais cette année-là on s'attendait à des élections et le gouvernement voulait s'attribuer le mérite, auprès des électeurs, d'avoir un peu diminué les dépenses. Toute la question se résume à ceci : l'honorable premier ministre avait déclaré catégoriquement, et tous ses lieutenants avaient répété, que si le parti libéral arrivait au pouvoir, il réduirait les dépenses de deux ou trois millions, et non seulement il ne les a pas réduites de deux ou trois millions, mais il les a augmentées, virtuellement doublées, depuis huit ans qu'il administre les affaires du pays.

Je suppose que comme le prophète qui prêchait dans le désert, je pourrais parler longtemps sur ce ton, sans produire le moindre effet sur les honorables membres de la droite. Ils semblent croire, s'il faut en juger d'après leur conduite, que le pays préfère de lourds impôts et de forte dépenses.

Bien que tout le cabinet soit responsable de cette politique, celui sur lequel retombe plus directement la responsabilité, c'est l'honorable ministre qui représente ma propre province, l'honorable ministre des Finances. Je suppose qu'il comprend que c'est à lui que le peuple canadien attribue surtout, non seulement les excédents annuels, mais aussi les dépenses que fait le gouvernement, et il doit se rendre compte que dans la province de la Nouvelle-Ecosse, comme partout ailleurs, les contribuables portent un vif intérêt à cette question.

Je vais remonter à une période de l'histoire de la Nouvelle-Ecosse où j'ai eu quelque chose à faire avec l'honorable ministre et je lui rappellerai l'attitude prise par lui et son parti, en 1885, sur cette question des dépenses. Cette année-là une motion importante fut déposée devant l'Assemblée de la Nouvelle-Ecosse, basée entièrement sur cette question des impôts. M. Fraser, le représentant de Guysborough, et partisan avéré de l'honorable ministre, déclara que la Nouvelle-Ecosse était obérée d'impôts, qu'elle était taxée jusqu'à concurrence de $3,093,466, et qu'elle ne recevait pas, en échange, du gouvernement fédéral, une somme égale à celle qu'elle versait dans le Trésor. Je n'ai pas voulu admettre les chiffres que l'honorable député donnait concernant les dépenses faites par le gouvernement fédéral pour le compte de la Nouvelle-Ecosse, et je ne les admet pas encore aujourd'hui, mais mes honorables adversaires, se basant entièrement sur le fait que les impôts s'élevaient à $3,000,000, en concluaient que la Nouvelle-Ecosse et les Néo-écossais étaient en droit d'exiger des compensations. Je me permettrai de rappeler à l'honorable ministre ce que le peuple de la Nouvelle-Ecosse, par ses représentants dans la législature locale, pensait alors de la situation, ce qu'il pensait de ces impôts ; et je lui rappellerai aussi la conduite qu'il a jugé à propos de tenir en cette circonstance. Ensuite je comparerai cette situation avec celle dans laquelle la Nouvelle-Ecosse se trouve aujourd'hui, sous le régime de celui qui était alors député d'Halifax et premier ministre de la Nouvelle-Ecosse et qui est maintenant ministre des Finances du Canada.

M. Fraser prétendait que la Nouvelle-Ecosse payait alors environ $3,000,000 d'impôts. La population de cette province était à cette époque de 442,572 habitants, et en mettant la moyenne des impôts à $6.60 par tête, nous arrivons à une somme totale de $2,920,975 ou à peu près le chiffre des impôts que le représentant de Guysborough prétendit être

payé par la Nouvelle-Ecosse. Mais durant l'année 1903, la dernière pour laquelle nous avons les chiffres exacts, les impôts payés au gouvernement fédéral ne sont pas de $2,920,975 mais de $4,264,856. Il est vrai que la population a quelque peu augmenté, mais le peuple paye aujourd'hui beaucoup plus de taxe. De 1885 à 1903, la population de la Nouvelle-Ecosse a augmenté de 4.1 pour 100, et les taxes de 27 pour 100, de sorte qu'il n'y a aucune proportion entre l'augmentation des impôts et celle de la population.

Pour donner au public une idée des opinions qu'on entretenait alors sur cette question, je vais citer les résolutions qui ont été proposées en 1885 et l'année suivante, par le représentant de Guysborough et par l'honorable ministre des Finances, qui était à cette époque le chef du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, et je suis convaincu que je n'ai pas besoin d'insister auprès du ministre des Finances pour qu'il prête toute son attention à cette lecture. Je n'aurai aucune difficulté à le persuader que cette question est d'une grande importance politique pour la province de la Nouvelle-Ecosse, et que les électeurs de cette province demanderont compte au gouvernement de sa conduite. A la page 100 des Débats parlementaires de la Nouvele-Ecosse, session de 1884-85, se trouve la motion suivante proposée par M. Fraser :

Attendu que la situation financière et commerciale de la province de la Nouvelle-Ecosse est loin d'être satisfaisante ;

Et attendu qu'il est évident que les stipulations de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, jointes au tarif et aux lois fiscales du Canada sont les principales causes de cet état déplorable des finances et du commerce de la province.

Et attendu qu'il n'y a pas d'apparence que tant que la province continuera à faire partie de la Confédération canadienne, aux conditions actuelles, sa situation puisse s'améliorer ;

Et attendu qu'il paraît évident que les intérêts de la population des différentes provinces maritimes faisant maintenant partie du Canada, sont identiques sous presque tous les rapports ;

Il est en conséquence résolu que cette branche de la législature de la Nouvelle-Ecosse est d'opinion et affirme, par la présente, sa conviction que les intérêts de la population de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, seraient mieux protégés, si ces provinces se retiraient de la fédération canadienne et s'unissaient en un seul gouvernement ;

Et il est de plus résolu que s'il était constaté que les gouvernements du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard et la population de ces provinces ne seraient pas disposés à se retirer de la fédération canadienne pour former une union des provinces maritimes, cette assemblée croit qu'il est absolument nécessaire que la Nouvelle-Ecosse, pour que ses chemins de fer et ses autres services publics soient maintenus et développés de manière à répondre aux besoins de la population, pour que ses industries soient convenablement protégées, pour que son commerce prenne de l'extension et de la vigueur, pour que ses intérêts financiers soient mis sur des bases solides, comme avant la confédération, sorte de l'union avec le Canada et retourne à l'état de province de l'Angleterre, avec juridiction exclusive sur ses lois fiscales et ses tarifs, comme cela existait avant 1867.

Il est de plus résolu que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse devra, après la prorogation de la législature, prendre les mesures nécessaires pour faciliter la réalisation des vœux de l'assemblée, en engageant des négociations avec les gouvernements respectifs du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, afin que la législature de la Nouvelle-Ecosse, à la prochaine session, soit complètement renseignée et en état de soumettre cette question importante et vitale au peuple à la prochaine élection, pour connaître son verdict.

Toute cette résolution visant au démembrement de la Confédération et à la sécession des provinces maritimes, sous la direction du ministre des Finances et de ses amis qui étaient alors au pouvoir, était basée sur le fait que la population de la Nouvelle-Ecosse à cette époque, payait $6.60 d'impôts, par tête. On considérait cela comme un fardeau écrasant, exigeant un remède immédiat. A cette résolution, l'honorable ministre des Finances actuel du Canada, proposa l'amendement suivant :

Que tous les mots après " Attendu ", jusqu'à la fin de la résolution soient retranchés et remplacés par les suivants :

Attendu qu'avant l'union des provinces, la Nouvelle-Ecosse était dans de saines conditions financières.

Et attendu que lors de l'union, de fortes protestations se sont élevées contre les conditions financières faites à la province de la Nouvelle-Ecosse, comme étant insuffisantes pour les besoins des différents services laissés à la charge des parlements provinciaux.

Et attendu qu'après dix-sept ans de ce régime, les différents gouvernements qui se sont succédés ont constaté que les objections faites, au début, contre les conditions de l'union, existent encore plus fortes que pendant la première année de l'union, et que le mécontentement contre ces conditions financières est plus général et plus prononcé que jamais ;

Et attendu que ces faits ont été portés à la connaissance de Son Excellence le Gouverneur général et du cabinet fédéral par une adresse adoptée unanimement par le Conseil législatif et la Chambre d'assemblée, et aussi par la représentations d'une députation du gouvernement provincial, sans résultats satisfaisants, jusqu'à ce jour ;

Et attendu que ce gouvernement et le parlement du Canada ne prennent pas, pendant la présente session les moyens nécessaires pour mettre la province de la Nouvelle-Ecosse dans une meilleure situation financière dans l'union, cette Chambre affirme qu'il sera nécessaire de considérer l'opportunité de prendre des mesures pour obtenir le rupture du lien politique entre la province et la Confédération canadienne.

En 1885, l'affaire en resta là, mais à la session suivante, aucun changement ne s'était produit dans la situation, les taxes n'ayant pas été abaissées, et le mécontentement provoqué par les impôts étant toujours le même, M. Fielding, ainsi qu'il est rapporté à la page 384 des Débats parlemen-

taires de la Nouvelle-Ecosse de 1886, donna l'avis suivant :

Qu'il proposera un de ces jours, la motion ci-dessous :

Qu'avant l'union, la province de la Nouvelle-Ecosse était très prospère ;

Qu'aux termes de l'union, les principales sources de revenu ont été transférées au gouvernement fédéral.

Que lors de l'union de fortes protestations se sont élevées contre les conditions financières faites à la province de la Nouvelle-Ecosse, comme étant insuffisantes pour les besoins des différents services laissés à la charge de la législature provinciale ;

Qu'une demande a été faite au gouvernement impérial pour l'abrogation de l'union, en ce qui concerne cette province ;

Qu'en refusant de consentir à cette abrogation avant d'avoir fait un plus long essai de la confédération, le gouvernement impérial, par la dépêche du secrétaire des Colonies à lord Monk, demande que le gouvernement et le parlement du Canada modifient les arrangements concernant les impôts, ou concernant la réglementation du commerce et des pêcheries, qui peuvent porter atteinte aux intérêts de la Nouvelle-Ecosse ;

Que le 6 octobre 1868, le très honorable sir John A. Macdonald, dans une lettre à l'honorable Joseph Howe, relative à la susdite dépêche, dit :

Le gouvernement canadien, non seulement veut, mais il désire beaucoup débattre franchement et à fond toutes ces questions et, s'il était constaté que les impôts pèsent trop lourdement et injustement sur la population de la Nouvelle-Ecosse, il serait prêt à prendre tous les moyens en son pouvoir pour faire cesser ce grief. Il est aussi disposé à discuter tout arrangement financier ou commercial proposé par la législature de la Nouvelle-Ecosse ou par vous et les représentants de la Nouvelle-Ecosse dans le parlement du Canada ".

Sir John Macdonald dit encore : " Vous devez vous rappeler que j'ai proposé au comité que M. Arnand, le ministre des Finances de la province, ou toute autre personne désignée à cette fin, vienne à Ottawa et confère avec le ministre des Finances du Canada pour savoir si des injustices existent, quélle est la gravité de ces injustices, et la meilleure manière d'y remédier, et je renouvelle la promesse que j'ai faite alors, que le gouvernement canadien étudiera la question, non au point de vue strict de la constitution, mais dans un esprit large et libéral, avec le désir de faire plus que son devoir pour s'assurer la coopération de la population de la Nouvelle-Ecosse pour assurer le fonctionnement de la nouvelle constitution. Nous ouvrirons cette enquête à la date qui vous conviendra et le gouvernement s'engage à employer toute son influence sur le parlement pour faire adopter les lois nécessaires pour sanctionner les arrangements financiers qui pourront être faits."

Que le gouvernement et le parlement du Canada, n'ont jamais mis à exécution le vœu ou la recommendation du gouvernement impérial, ni la promesse de sir John Macdonald ;

Qu'après dix-neuf ans d'union, les gouvernements qui se sont succédés ont constaté que les objections que soulevaient les conditions de l'union, au début, existent encore avec plus de force aujourd'hui, et cette Chambre considère que le mécontentement causé par les arrangements financiers est plus général et plus accentué que jamais ;

Que la Nouvelle-Ecosse, avant l'union, avait le tarif le plus bas, et se trouvait, malgré cela, dans une situation financière plus prospère qu'aucune autre province de l'union ;

Que le commerce et les finances de la Nouvelle-Ecosse sont dans le marasme et dans un état de stagnation déplorable ;

Qu'il paraît évident que les stipulations de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord jointes au tarif élevé et aux lois fiscales du Canada sont en grande partie la cause de l'état lamentable des finances et du commerce de la Nouvelle-Ecosse ;

Qu'il n'y a pas de probabilité que tant que la province continuera, aux conditions actuelles, à faire partie de l'union, la situation puisse s'améliorer ;

Qu'avant 1867, des négociations étaient engagées pour amener une union des provinces maritimes et ont été interrompues par celles qui visaient à une union plus étendue ;

Qu'il est maintenant évident, comme alors, que les intérêts des différentes provinces maritimes faisant actuellement partie de l'union, sont identiques sous presque tous les rapports;

Que les membres des différentes branches de la législature de la Nouvelle-Ecosse sont d'opinion et expriment par la présente leur conviction que les intérêts financiers et commerciaux de la population de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard seraient mieux protégés si ces provinces se retiraient de le fédération canadienne et s'unissaient en un seul gouvernement ;

Qu'a la suite de négociations entreprises dans ce but, on a constaté l'impossibité d'obtenir la coopération des gouvernements des provinces sœurs pour se séparer de la fédération et former une union des provinces maritimes, et que cette législature croit absolument que la Nouvelle-Ecosse, pour que ses chemins de fer et ses autres services publics soient maintenus et développés de manière à répondre aux besoins de la population, pour que ses industries soient convenablement protégées, pour que son commerce prenne de l'expansion et de la vigueur, pour que ses intérêts financiers soient mis sur des bases solides, comme avant la confédération, sorte de l'union avec le Canada et retourne à l'état de province de l'Angleterre, avec juridiction exclusive sur ses lois fiscales et ses tarifs, comme cela existait avant 1867 ;

Que cette Chambre affirme ainsi sa conviction et ses opinions pour permettre aux candidats qui brigueront les suffrages populaires aux élections qui auront lieu prochainement, puissent soumettre cette question vitale et importante aux électeurs pour obtenir leur verdict.

Depuis la publication de ce document officiel, par l'honorable ministre des Finances, le fardeau des impôts qui pesait sur la population de la Nouvelle-Ecosse n'a pas été diminué. Au moment même où cette discussion avait lieu, le gouvernement fédéral, employait toute son influence et risquait même son existance pour nous donner cette politique nationale qui a été d'un si grand avantage pour la Nouvelle-Ecosse. Il avait déjà introduit le système des primes sur le fer, grâce auquel les industries de Sydney se sont développées. Il avait imposé des droits sur l'importation du charbon, et la production de cet article qui était pres-

que insignifiante a pris des proportions considérables, puisque son marché s'est étendu jusqu'à Québec et presque jusqu'à Ontario. Vers la même époque, le gouvernement fédéral prolongeait son réseau de chemin de fer à travers le Cap-Breton, et s'était toujours montré disposé à subventionner toutes les entreprises de chemin de fer dans la Nouvelle-Ecosse, de sorte qu'on n'avait aucune raison plausible de prétendre qu'il ne rendait pas justice à cette province.

Le point de départ de ce mouvement, provoqué d'abord par le représentant de Guysborough et repris par l'honorable ministre des Finances, était que la Nouvelle-Ecosse était proportionnellement plus lourdement taxée que les autres parties du Canada ; on alléguait que la population de cette province qui consommait beaucoup de marchandises importées et imposables, payait plus que sa juste part des impôts, et cette agitation qui durait depuis quelques années, avec assez de succès, n'a pris fin qu'avec cette résolution que je viens de lire. Je dis que cette résolution a mis fin à l'agitation, parce que dès que la question fut soumise au peuple, le manque de sincérité des partisans de la séparation devint si manifeste, que personne n'a plus jamais osé en parler dans cette province.

Leur grand cheval de bataille était la lourdeur des impôts qui pesaient sur les contribuables du Canada. Ils rappelaient à leurs auditeurs le tarif peu élevé de 10 pour 100 qui était en vigueur avant la confédération, et demandaient de le comparer à un tarif de 30 et 35 pour cent.

Or, quelle était la situation? En 1883, les impôts, dans la Nouvelle-Ecosse, comme dans toutes les autres parties du Canada, étaient de $6.60 par tête de la population ; en 1896, la dernière année du régime conservateur, l'impôt, per capita, n'était plus que de $5.46 et la population de la Nouvelle-Ecosse n'avait payé en impôts que $2,485,348, au lieu de $2,929,000, en 1883, de sorte que sous l'administration éclairée des conservateurs, les causes de mécontentement, qui avaient pu exister, avaient disparu, et le chiffre de l'impôt avait été diminué.

Mais qu'a-t-on vu depuis que celui qui dirigeait ce mouvement est ministre des Finances, le grand percepteur d'impôts du Canada? En 1903, l'impôt, *per capita*, était de $8.87, au lieu de $5.46 qu'il était en 1896, et les taxes prélevées sur les malheureux Néo-écossais, déjà obérés d'impôts, avaient atteint $4,086,710, en 1904, sous l'administration d'un maître taxeur, d'un grand publicain qui représente la Nouvelle-Ecosse et qu'on dit avoir plus de capacité dans son petit doigt qu'il n'y en avait dans tout le gouvernement conservateur ; si l'ancien gouvernement a été sévère pour la Nouvelle-Ecosse, celui-ci l'a châtiée bien cruellement.

La contribution de la Nouvelle-Ecosse au trésor public, a été de $2,485,348 en 1896, et durant le dernier exercice, elle a atteint $4,366,915, ce qui a contribué à grossir l'excédent de revenu dont se vante l'honorable ministre des Finances. Je suis convaincu que si je lui en faisais la demande, l'honorable ministre s'empresserait de remettre son portefeuille pour aller arracher le peuple de la Nouvelle-Ecosse à cette condition malheureuse, et qu'on peut même appeler intolérable, si on la compare à celle dans laquelle il se trouvait en 1885.

Je rappelle ces faits pour faire voir l'énorme différence qu'il y a entre les promesses du parti libéral dans l'opposition et les actes du parti libéral au pouvoir. Si en cet an de grâce 1904 c'est une belle et grande chose d'avoir presque doublé le revenu du pays et d'avoir accumulé un excédent de $16,000,000 ; s'il y a lieu de féliciter la Nouvelle-Ecosse d'avoir contribué près de quatre millions et demi de dollars à ce revenu, comment explique-t-on que sa situation, en 1885, alors que sa contribution n'était que de $3,000,000, était tellement désespérée qu'on se croyait justifiable de demander le démembrement de la Confédération ?

Si la situation en 1883 était tellement intolérable qu'elle justifiait le soulèvement de la population de la Nouvelle-Ecosse contre la Confédération, comment l'honorable ministre des Finances pourrait-il, dans quelques mois, aller se vanter auprès des électeurs de cette province, d'avoir grossi le revenu du pays, et d'avoir pris cet énorme excédent d'impôts, dans leurs poches ? Peut-on concevoir un spectacle plus étrange que celui qu'offrira l'honorable ministre se donnant comme le chef et le porte-drapeau de sa province, et faisant l'éloge du gouvernement qui a doublé les impôts, et s'attribuant le mérite d'avoir accumulé des excédents infiniment plus considérables que ceux de ses prédécesseurs?

M. WILLIAM ROSS (Victoria) : Et ce mérite on le lui accordera.

M. BELL : Je ne le crois pas. Dans tous les cas, il en coûte peu de prophétiser. J'ai cité quelques chiffres pour faire voir dans quelles proportions les dépenses ont été augmentées. Je vais maintenant m'occuper d'un ou deux articles qui feront mieux comprendre la cause des énormes impôts prélevés sur la population de ma province, des articles qui intéressent particulièrement cette province, des articles pour lesquelles la Nouvelle-Ecosse contribue sa large part, et au sujet dequel nous avons le droit de demander au ministre des Finances, de venir à notre secours ; il s'est fait l'écho de nos griefs par le passé et il ne peut pas refuser d'accueillir favorablement notre requête aujourd'hui.

Nos honorables adversaires, chaque fois qu'ils ont à discuter les questions politiques, s'en tiennent principalement à deux questions—les temps prospères et les excédents. Or, d'où proviennent ces excédents, et pourquoi les conservateurs n'en avaient-ils pas d'aussi considérables ? Je considère que c'est parce qu'ils professaient, en matière de finance, des idées plus saines. Leur tarif

était disposé de manière à fournir une somme suffisante pour l'administration du pays, et du moment que le revenu dépassait les besoins de l'administration, ils abaissaient les impôts. Mais le gouvernement actuel, en prenant les rênes du pouvoir en 1896, et en constatant que la prospérité générale aurait pour effet d'augmenter le revenu, se sont empressés d'augmenter les impôts. Depuis, ces impôts ont été maintenus, en dépit des excédents que nous donnait l'augmentation générale dans le prix des marchandises et dans la quantité de nos importations. Durant toute cette période, au lieu de faire quelque chose pour soulager la population, le ministre des Finances a prélevé tout ce qu'il pouvait, il a encaissé des sommes considérables, et il s'en vante au lieu de s'en excuser.

Prenons, par exemple, le tabac qui, dans ce pays, est un article de consommation générale. Personne ne consomme plus de tabac que nos pêcheurs du littoral, les électeurs de l'honorable ministre des Finances. Ils en consomment des quantités énormes. Les pêcheurs des comtés du littoral de la Nouvelle-Ecosse paient certainement plus que leur part des taxes sur le tabac, et ces taxes ont été considérablement augmentées par le gouvernement actuel. Et cette augmentation n'a pas été imposée parce que le gouvernement avait besoin de cette argent pour administrer les affaires du pays, mais pour permettre au ministre des Finances de pouvoir se vanter, chaque année, d'un excédent considérable. En quatre ans, de 1892 à 1895, le gouvernement conservateur a perçu sur le tabac les impôts suivants :

Accise—	
Tabac	$ 9,660,843
Cigares	2,673,919
Douanes—	
Tabac et tabac en poudre	197,406
Cigares et cigarettes	918,572
Total	$13,450,740

Comparons les résultats d ces quatre années avec ceux de quatre années de régime libéral, de 1900 à 1903, les dernières dont nous avons les comptes complets :

Accise—	
Tabac	$13,878,665
Cigares	3,558,851
Douanes—	
Tabac et tabac en poudre	555,787
Cigares et cigarettes	1,539,170
Total	$19,532,473

On voit qu'il y a là une augmentation, pour les quatre ans, de $6,081,733, et qu'une grande partie du surplus est due à la surtaxe sur le tabac. En supposant qu'il y ait eu une augmentation de population, et en admettant qu'un million de dollars de cette augmentation est dû à l'augmentation des consommateurs de tabac et de cigares, ces chiffres démontrent qu'en quatre ans ce gouvernement a soutiré au public $5,000,000, soit $1,250,000 de plus que les conservateurs, dont une forte partie à la population du long du littoral de la Nouvelle-Ecosse. Ainsi, il n'est pas difficile de s'expliquer une bonne partie de cet excédent. On nous dira peut-être que le tabac est un article de consommation dont l'usage doit être astreint à de stricts règlement. Mais si on veut combattre la consommation du tabac, il va falloir augmenter beaucoup plus les taxes. Ce n'est pas ce qu'on a fait. On n'a pas augmenté les taxes jusqu'au point qu'on puisse espérer réduire la consommation, mais on les a judicieusement établies de façon à s'assurer le plus possible de revenus. Ainsi donc, on se sert d'un article qui est de consommation générale pour amasser un énorme revenu, qui contribue en entier à grossir ce fameux excédent dont on aime tant à se vanter.

Il y a un autre article, qui est aussi d'usage général, et que personne, j'en suis sûr, ne condamnera. Je veux parler du sucre. Quand M. Geo. E. Foster était ministre des Finances et retirait des revenus considérables, il enleva les droits sur le sucre. Il facilita à chacun l'achat de cette denrée à prix réduit. Ce fut le public qui profita de l'économie, et l'on se trouva très bien de se passer d'un excédent. C'est-à-dire que le ministre des Finances de ce temps-là laissa cet excédent dans les goussets du public. On nous permettra ici d'établir une comparaison entre l'administration conservatrice et l'administration libérale. De 1892 à 1903, les revenus retirés des droits sur le sucre ont été comme suit :

1892	$190,300
1893	148,130
1894	150,955
1895	302,302
Total	$791,687

Ce sont là les quatre années du régime conservateur. Voyons maintenant quels furent les revenus retirés par ces honorables messieurs de la droite :

1900	$2,381,875
1901	2,541,191
1902	2,823,956
1903	2,714,318
Total	$10,461,340

Ainsi donc, en quatre ans, le gouvernement actuel a soutiré au peuple, sous forme de droits sur le sucre, $10,461,340, alors que dans les quatre années du régime conservateur on n'a perçu que $791,687. En quatre années, l'administration actuelle, qui prétend ne pas vouloir augmenter les taxes, ni saigner le public à blanc, mais bien au contraire n'avoir de cesse que nos populations ouvrières jouissent du plus de confort possible, cette administration, dis-je, qui nous a fait de si belles promesses, a soutiré au peuple en quatre ans $9,669,53 sous forme de droits sur le sucre. Comment s'étonner, après cela, que ces messieurs puissent se vanter d'avoir amassé un excédent ? Ce qui serait étonnant,

c'est que le peuple, qui est la victime de ce joli tour de passe-passe, puisse s'en montrer reconnaissant. Ces deux articles seuls—et il y en a plusieurs autres, représentant des sommes moins considérables, qui auraient aussi pu offrir matière à réduction—ont permis au gouvernement actuel de soutirer en quatre ans $15,751,386, soit près de $4,000,000 par année. C'est tout cela qu'on peut voir dans l'excédent, et c'est cela même qui a permis à ces honorables messieurs de tant se rengorger et de dissimuler l'inanité de leurs belles promesses. Je n'ai pas besoin de rappeler que ces dépenses pèsent surtout lourdement sur la Nouvelle-Ecosse, car le sucre et le tabac sont consommés dans la Nouvelle-Ecosse en plus grande quantité que partout ailleurs, eu égard au chiffre de la population. Il n'y a aucun doute que les pêcheurs consomment plus de tabac que toute autre classe de citoyens, et l'exaction qu'on commet à leur détriment est d'autant plus répréhensible qu'elle n'a pour objet que de pouvoir mettre ces messieurs plus à même de se vanter de constituer un excédent. Une forte partie de ces excédents est soutirée à des gens qui exercent un métier des plus dangereux et des plus pénibles, ballotés sur les mers orageuses qui entourent la Nouvelle-Ecosse. Ce sont là les gens qui doivent se soumettre à ces injustices, pour que ces messieurs d'Ottawa puissent mieux faire miroiter leurs excédents à nos yeux. Nous ne pourrions pas trouver de preuve plus convaincante que cette administration, au lieu d'étudier nos finances au point de vue des véritables intérêts du peuple, n'envisage tout cela qu'au point de vue du publicain, et que sa seule ambition est de soutirer au peuple le plus d'argent possible.

L'avenir est-il plus rassurant ? Pas le moins du monde. Cela ne pourra changer que quand le public aura eu occasion de se prononcer. Le budget de l'année dernière et celui de l'année courante sont la preuve que ces messieurs sont loin de se repentir de leurs fautes. Loin de là, ils se montrent plus endurcis que jamais, et au lieu de se mettre à la tâche de rendre l'existence plus facile à nos populations ouvrières, ils vont leur rendre la vie plus dure que jamais. " De plus fort en plus fort ", c'est là leur devise. Montons toujours plus haut, disent-ils, jusqu'aux extrêmes limites de la taxation. Et c'est ainsi qu'ils ne sont pas encore satisfaits du budget voté l'année dernière, qui s'est pourtant élevé à $70,000,000, et qu'ils continuent toujours à le grossir. Et ce sont là les mêmes gens que ceux qui affirmaient que ce pays pouvait être gouverné avec $36,000,000, et que ceux qui n'estimaient pas que cela suffisait étaient des incapables. Je le répète, on n'est pas encore satisfait de ces $70,000,000. On veut presser l'étau encore davantage sur les contribuables, de façon à leur faire suer $77,000,000 pour l'exercice de 1905. Je vais donner les chiffres du budget, et ces chiffres sont ceux-là mêmes qui nous ont été soumis par ces honorables messieurs de la droite. En 1903-1904, les dépenses ont été comme suit :

BUDGET.

Budget principal—Fonds consolidé	$56,789,514 61
Budget principal—Capital	11,602,387 95
Budget supplémentaire—Fonds consolidé	1,568,975 41
En session, 1904-05—Capital	296,663 89
Autre budget supplémentaire—Fonds consolidé	10,000 00
Autre budget supplémentaire—Fonds consolidé	21,000 00
	$70,228,541 86

Pour l'exercice de 1904-1905, les crédits déjà votés ou qui restent à voter sont comme suit :

BUDGET, 1904-1905.

Budget principal—Fonds consolidé	$55,017,238 84
Capital	7,918,100 00
Budget supplémentaire—Fonds consolidé	7,065,266 31
Session, 1904-1905—Capital	4,774,004 41
Crédits supplémentaires probables	3,000,000 00
	$77,774,609 56

Nous avons donc ici ,pour ainsi dire, $78,000,000, et cela pour une population qu'on représentait, en 1896, comme écrasée sous un budget de $38,000,000. Le budget de cette année est plus du double de la somme qui avait provoqué l'indignation de ces honorables messieurs, alors qu'ils étaient dans l'opposition. En dix ans, ces honorables messieurs ont donné le mesure de leur sincérité, et justifié la confiance qu'on reposait en eux en doublant un budget qu'on avait déjà affirmé dans le temps être exorbitant et être une preuve d'incapacité. En vérité, on n'aurait jamais pu mieux démontrer qu'on se soucie, comme de l'an 40, de toutes ces belles promesses d'antan. Il n'y a aucun doute, non plus, qu'on n'a que du mépris pour les circonscriptions électorales qui ont pu pousser la naïveté jusqu'à se laisser prendre à toutes ces belles promesses. Car, quel respect, vraiment, peut-on avoir pour des électeurs à qui on a fait accroire toutes ces belles choses il y a dix ans, et qui, à moins d'être complètement aveugles, ne peuvent faire autrement aujourd'hui que s'apercevoir qu'on a plus que doublé ces mêmes dépenses qu'on affirmait autrefois être si extravagantes et si injustes. Ces messieurs vont maintenant mettre leur langue dans leur poche et se regarder les uns les autres du coin de l'œil. Que doivent-ils penser des électeurs du Canada, auxquels ils vont soumettre leurs prouesses de 1904, en les invitant à comparer ces agissements avec ce qu'ils ont promis en 1894. Il va leur falloir, pourtant, se présenter devant des électeurs qui ont passé par l'école publique et qui s'y connaissent quelque peu en arithmétique. En vérité, les résultats de l'administration de ces mes-

sieurs feront à ces électeurs l'effet d'un lendemain d'éruption de la Montagne Pelée. Si les taxes d'autrefois étaient si lourdes qu'elles en étaient écrasantes. que penser de celles d'aujourd'hui? Il faudrait plutôt voir en tout cela comme un véritable châtiment du ciel. Cette augmentation n'est pas seulement hors de toute proportion avec le chiffre de notre population, mais absolument anormale et phénoménale. Je n'envie certes pas le sort de ceux qui se sont élevés, en 1894, contre les extravagances des conservateurs avec leur budget de $38,000,000, et qui se présentent aujourd'hui devant les mêmes électeurs avec cet énorme budget de $78,000,000.

L'honorable M. PATERSON : L'honorable député veut-il parler des dépenses ou du budget?

M. BELL : Je parle du budget. Mais je saisirai ici la balle au bond, et je vais répondre à mon honorable ami. L'année dernière, le parlement a voté $68,300,000, et le gouvernement a dépensé $66,000,000. C'est-à-dire qu'on a dépensé $2,300,000 de moins que ce qui avait été voté. Si on alloue, pour le prochain exercice, la même différence, les dépenses s'élèveront à $75,000,000. Je dois faire observer à mon honorable ami que j'ai comparé tous les crédits, et que quand le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) a dénoncé les extravaganres du régime conservateur, il a aussi critiqué les crédits et non les dépenses, en procédant de la même manière que je le fais aujourd'hui. Eh bien, afin de montrer exactement ce que le gouvernement peut faire, laissez-moi citer ce qui a été voté durant cette session :

Total des crédits votés pour l'exercice 1904-1905..	$77,774,609 56
Crédits votés cette année pour l'exercice 1903-1904..	1,896,639 30
Total..	$79,671,248 86

Ainsi donc, nous avons voté cette année, pour ainsi dire, $80,000,000.

L'honorable M. PATERSON : Plusieurs de ces crédits étaient dans le budget de l'année dernière.

M. BELL : Sans doute, mais tout est voté cette année. Je crois m'être ici expliqué clairement.

Eh bien, je crois que ce pays est à la veille de voir le changement qu'il espère. Mais ce secours ne lui viendra pas du gouvernement qui est actuellement au pouvoir, car ce gouvernement est bien déterminé à ne diminuer en rien ses extravagances. Même le ministre des Finances ne changera rien à sa ligne de conduite, bien qu'il ne doive pas avoir oublié en quelle condition misérable se trouvait, en 1896, la province de la Nouvelle-Ecosse, alors que le fardeau des taxes représentait $6.60 par tête. Mais ce changement s'effectuera aussitôt qu'on en aura fourni au peuple l'occasion. Car les extravagances de ces honorables messieurs de la droite ne sont pas de celles qu'on puisse impunément faire accepter par des électeurs qui s'y connaissent quelque peu en arithmétique. Ces chiffres agiront de façon plus efficace que les discours les plus éloquents, auprès des électeurs qui vont être prochainement appelés à décider entre quelles mains ils confieront la direction de nos affaires publiques. S'imagine-t-on, vraiment, qu'ils vont de nouveau appeler ces messieurs au pouvoir, après la violation que l'on sait des engagements et promesses d'alléger le fardeau des taxes ! Au contraire, n'est-il pas à présumer qu'on va se retourner avec reconnaisasnce vers le parti politique dont le nom a toujours été synonyme d'économie et d'intégrité, et qui a toujours témoigné de son désir d'améliorer le sort du peuple en administrant ce pays le plus économiquement possible, tout en ne négligeant en rien les grands travaux publics nécessaires pour assurer au Canada un rang éminent parmi les pays de l'univers.

Il y a plusieurs autres sujets dont j'aurais aimé dire quelques mots, mais il me faut ici clore ces remarques, car j'ai déjà parlé plus longtemps que je ne voulais. L'année dernière, nous avons déjà fait observer à la Chambre qu'en considérant en bloc les crédits, les subventions aux chemins de fer, le Grand-Tronc-Pacifique—et nous avons dû en oublier—le gouvernement se trouvait en réalité avoir engagé le crédit du Canada jusqu'à concurrence de $256,000,000, soit une somme égale à toutes les dettes accumulées par toutes les parties de ce Dominion, depuis qu'elles sont constituées en Confédération. C'est-à-dire que toutes les dettes des provinces et du Dominion réunies ne feraient qu'égaler le montant que cette administration s'est fait voter l'année dernière, et pour lequel elle a engagé le crédit de ce pays. Eh bien ! cette année, on a encore fait presque autant. On, nous a réimposé le fardeau du Grand-Tronc-Pacifique, en l'augmentant. En effet, au lieu de $150,000,000, nous pouvons, en nous basant sur l'état estimatif plus élevé fourni par le ministre des Finances, et en nous rappelant que nous allons être appelés à garantir une plus forte partie des obligations, et une plus forte partie de l'intérêt, et cela durant plus d'années, nous pouvons, dis-je, considérer qu'il s'agit aujourd'hui d'assumer une responsabilité de $175,000,000 avant que ce gigantesque projet soit mis à chef. Il y a en outre 471 milles de chemin de fer auxquels nous accordons, cette année, des subventions de $3,200 par mille. En ajoutant 10 pour 100 aux chemins dont le coût dépassera $15,000 par mille, nous avons une somme de $1,657,092. Puis il y a le pont près du collège de l'Assomption, où le premier ministre a fait ses études, $51,000 ; soit, en tout, $1,708,000 votés cette année en subventions aux chemins de fer. Alors, le budget se trouvera dépasser $79,000,000. Il y a aussi les primes, que le gouvernement s'est mis en tête d'accorder à tout venant,

aux industries du fer et de l'acier, aux mines d'argent et de plomb, pour la ficelle d'engerbage, et que sais-je encore. Ces primes vont représenter un million et demi de dollars. Il y a encore les énormes rabais dont il a été question. J'ai ici un tableau indiquant ces rabais, et je vais en donner lecture. Je serais porté à croire que ces chiffres font plutôt notre propre éloge, car ces honorables messieurs de la droite n'ont fait ici que suivre notre propre exemple, bien qu'il se soient fortement élevés, quand ils étaient dans l'opposition, contre toute tentative de ce genre pour venir au secours de nos industries. On pourra voir que ces messieurs sont maintenant allés fort loin en cette voie. Voici ce tableau, donnant les détails des primes et des rabais :

PRIMES—FER EN BARRES ACIER FONDU—FER BRUT.

—	Fer cru.	Acier fondu.	Fer puddlé.
	$	$	$
1898	165,654	54,412	7,706
1899	187,954	74,644	17,511
1900	238,296	64,360	10,121
1901	351,259	100,058	16,703
1902	693,109	84,610	17,710
1903	670,340	721,924	9,541
	2,306,612	1,100,008	79,292
Grand total, 1898-1903			3,485,912
1904—Ajouter primes, fer et acier			922,104
1903—Primes pour le plomb			4,380
			4,412,396

DROITS REMIS ET DRAWBACKS.

—	1901.	1902.	1903.	Total.
	$	$	$	$
Droits remis	228,875	203,399	243,081	675,355
Drawbacks	138,948	327,650	152,336	618,934
Grand total				1,294,286

Comme conclusion, M. l'Orateur, je viens résumer tous ces arguments dans la motion suivante :

Que tous les mots après "Que" soient retranchés et remplacés par les suivants :— "bien que les taxes totales perçues pour l'année expirée le 30 juin 1897 fussent de $28,648,626.11, savoir :

Douanes.. .. ..$19,478,247 19
Accise.. .. .. 9,170,378 92

(Comptes publics, 1903, p. 54.)

M. BELL.

ou de $5.57 par tête de la population, malgré les promesses du parti libéral, alors qu'il était dans l'opposition, de réduire les dépenses, les taxes totales perçues pour l'année expirée le 30 juin 1903, ont été de $49,015,505.90, savoir :

Douanes.. .. ..$37,001,726 90
Accise.. .. .. 12,013,779 00

on $8.97 par tête de la population.

De plus, il ressort du relevé du département des Finances que la taxe totale pour l'année expirée le 30 juin 1904 est de $53,346,620.06, savoir :

Douanes.. .. ..$40,449,608.57
Accise.. .. .. 12,647,011 49

et pourra atteindre un total de $53,800,000 ou $9.57 par tête de la population, lorsque tous les relevés seront reçus.

Que le gouvernement maintient les dépenses du pays à un chiffre hors de proportion avec l'augmentation de la population, de sorte que la dépense totale pour l'année expirée le 30 juin 1904, telle qu'indiquée dans le discours du ministre des Finances sur le budget, a atteint le chiffre élevé de $66,000,000, savoir :

Compte consolidé.. .. ..$54,500,000
Compte capital.. 11,500,000

excédant de $23,027,244 la dépense totale pour l'année expirée le 30 juin 1897.

Que la totalité des budgets pour l'année expirée le 30 juin 1904, est de $77,774,609.56, et que près de $15,000,000 de ces budgets ont été soumis à la Chambre le ou après le 25 juillet, alors qu'une étude consciencieuse des item n'est plus possible.

Que cette Chambre regrette qu'en dépit des promesses faites par le parti libéral, alors qu'il était dans l'opposition, de diminuer les taxes et les dépenses, le gouvernement maintient une ligne de conduite qui a pour résultat d'élever constamment le chiffre des taxes et des dépenses, et fait preuve, dans son administration, d'un gaspillage et d'une extravagance qui ne peuvent que nuire sérieusement aux intérêts du peuple du Canada.

L'honorable M. FIELDING : Je crois, M. l'Orateur, que c'est Abraham Lincoln qui a dit qu'on pouvait se jouer du public durant quelque temps, qu'on pouvait se jouer d'une partie du public tout le temps, mais qu'on ne pouvait pas se jouer tout le temps de tout le public. Eh bien, ce qui semblait impossible à Abraham Lincoln ne le paraît pas à ces honorables messieurs de la gauche, car leur opiniâtreté à présenter chaque année de ces sortes de motions laisse deviner chez eux une jolie dose de crédulité. Chaque année, nous voyons ces honorable messieurs se prêter volontiers à ce que, sans les offenser, je dois appeler de véritables plaisanteries. Chaque année, au moment où la session touche à sa fin, nous voyons l'un de ces honorables messieurs se lever pour nous tracer un tableau lamentable de la situation financière du pays. On fait alors la chasse à tous les crédits qu'on peut trouver ; on passe au crible le budget, les statuts, les subventions aux chemins de fer, et que sais-je encore, jusqu'à ce qu'on en ait fait un tout formidable et qu'on puisse venir dire au public : "Voyez quelles énormes dépenses on fait contracter au pays ; voyez aussi quel joli gâchis on est en train de faire des finances du Canada."

L'ex-chef du parti conservateur, qui est maintenant retiré de la vie active, sir Charles Tupper, a inauguré cette politique en 1896, avant que ce gouvernement fût bien affermi, en faisant un tableau affreux de l'avenir que réservait à ce pays l'administration libérale, avenir où il n'était question de rien moins que de la ruine de notre crédit et de l'anéantissement de notre réputation financière. L'exemple a toujours été suivi depuis ce temps-là, et chaque année à la fin de la session, on revient nous chanter la même antienne. Mais les années s'écoulent, et, avec une régularité véritablement désespérante pour ces messieurs, nos finances continuent à être plus prospères qu'elles n'ont jamais été à aucune période de notre histoire. Cette année, comme on en a pris l'habitude à la fin de la session, on vient de nouveau de nous faire entendre les mêmes jérémiades sur ce que l'administration libérale réserve dans un avenir prochain aux finances du Dominion. Cela nous rappelle l'histoire de ce petit garçon qui criait : Au loup ! Sans le moindre prétexte, on l'entendait crier : Au loup ! Mais enfin le loup survint pour tout de bon, et nous savons ce qui arriva alors. S'il arrivait que, plus tard, ce gouvernement pût se montrer téméraire et extravagant, et que ces honorables messieurs de la gauche voudraient alors donner l'alarme, on leur rappellera qu'ils ont déjà crié : Au loup ! en pleine période de prospérité, et que par conséquent il n'y a pas à se fier à eux pour la critique des finances du pays. J'ai dit que la ligne de conduite suivie en ces matières par ces honorables messieurs me semblait une bonne plaisanterie—je n'attache aucun sens injurieux à ce mot—et j'avais alors en mémoire le contraste entre la politique de ces honorables messieurs, telle que manifestée en des résolutions solennelles. et la politique suivie au cours de cette session. Ces honorables messieurs de la gauche, qui se montrent aujourd'hui d'une telle intransigeance sous le rapport de l'économie, ont-ils jamais présenté aucune proposition pour la réduction des taxes ? Ont-ils jamais proposé de réduire les dépenses ? En étudiant à la loupe les débats de cette session, il est possible qu'on puisse relever parci par-là qu'ils aient proposé quelques économies de bouts de chandelle, mais je ne crois pas qu'on puisse trouver rien d'important. Je ne puis pas, pour ma part, me rappeler un seul article du budget qu'on ait proposé de rayer, ou alors le montant en question doit être insignifiant.

M. TAYLOR : L'honorable ministre était-il présent, l'autre soir, quand on a présenté une motion pour rayer un crédit de $60,000 ?

L'honorable M. FIELDING : Mon honorable ami a-t-il demandé la mise aux voix ?

M. TAYLOR : Oui.

L'honorable M. FIELDING : Eh bien, je vous concède ces $60,000. Qu'il soit donc reconnu, alors, par tout le pays, que sur ces énormes crédits que ces honorables messieurs font osciller entre 200 à 250 millions de dollars par année, on n'a pu trouver moyen, en une occasion, que proposer une pauvre petite réduction de $60,000. Je donne crédit à ces honorables messieurs pour cela et j'admets que nous devrions à l'avenir reconnaître que nos adversaires peuvent contester nos chiffres dans la proportion de 1 pour cent. Chaque fois que ces honorables messieurs pourront démontrer qu'ils ont proposé de retrancher un dollar de nos dépenses, nous démontrerons qu'ils ont par contre proposé d'augmenter ces dépenses de $10. Maintes et maintes fois, déjà, il nous est arrivé de constater que ces messieurs de la gauche faisaient des demandes d'augmentations de dépenses. En laissant de côté des détails d'ordre secondaire, je rappellerai qu'on est toujours à nous faire remarquer, en critiquant le budget, que dans certaines branches du service public, il y a lieu de faire des dépenses plus considérables. Mon honorable ami de Pictou a été assez bon pour me communiquer hier après-midi une copie de sa motion. Il m'a communiqué cette motion, en échangeant quelques mots avec moi dans le couloir.

Cinq minutes plus tard, je prenais mon siège en cette Chambre, et je n'étais pas plutôt assis que j'entendis l'un des principaux lieutenants de l'opposition se plaindre qu'on ne dépensait pas plus d'argent pour la milice de ce pays. J'ai entendu cet orateur faire remarquer avec indignation que nous ne dépensions que 37 cents par tête pour la milice du pays, et qu'il n'y avait que deux autres pays au monde qui dépensaient si peu, c'est-à-dire la Corée et Costa Rica. Mon honorable ami de Pictou, en présentant cette résolution, a trouvé commode d'oublier que l'enceinte de cette Chambre résonnait encore des échos de la voix de mon honorable ami de Victoria-nord, qui venait de demander des crédits plus considérables pour la milice. Ces honorables messieurs, quand il s'agit d'émettre un vote général, trouvent bon de condamner nos dépenses, ce qui n'empêche qu'ils ne cessent de nous demander, à cor et à cris, de les augmenter. Je vois en ce moment à son siège mon aimable ami de Lanark-sud. Il s'apprête à voter pour cette résolution où il est dit que nous dépensons trop d'argent, mais mon honorable ami a accompagné l'autre jour une délégation venue pour demander au gouvernement de consacrer 100 millions de dollars à l'exécution d'une grande entreprise d'utilité publique.

Une VOIX : Il ne votera pas cette résolution.

L'honorable M. FIELDING : Il est possible que mon honorable ami vote en faveur de cette motion, car on sait qu'il est fidèle à son parti, mais je connais ses opinions à cet égard. Ces honorables messieurs de la gauche, bien que ce soit pour des sommes moins considérables, sont continuelle-

ment à demander de nouveaux crédits au gouvernement. Je me rappelle que l'année dernière, alors que je prononçais un discours du même genre, j'ai eu l'occasion de faire remarquer à l'un de ces honorables messieurs de la gauche que le grand reproche qu'il avait à nous faire, c'était que nous ne voulions pas voter la somme considérable qu'on nous demandait pour envoyer une expédition au pôle Nord. Les dépenses ont augmenté sur toute la ligne, et si on en excepte ce seul cas dont nous a parlé l'honorable député de Leeds, on n'a jamais contesté que ces dépenses étaient parfaitement avenues,

M. TAYLOR : Qu'avez-vous à nous dire du Grand-Tronc-Pacifique ?

L'honorable M. FIELDING : Le Grand-Tronc-Pacifique ? Eh ! mais, ces honorables messieurs ont encore été plus loin que nous. Après avoir dénoncé ce projet, ils en ont proposé un autre qui aurait contribué énormément à grossir la dette de ce pays. Je leur rends toutefois cette justice qu'ils ne persistèrent pas à nous imposer ce projet, car ils ne l'avaient pas plutôt proposé qu'ils en eurent honte, et nous n'en entendîmes plus parler.

A la place de ce projet, ces honorables messieurs de la gauche optèrent, dans la suite, pour que tout le Grand-Tronc-Pacifique fût construit par le gouvernement. Comme chemin de fer d'Etat, le Grand-Tronc-Pacifique nous aurait probablement coûté beaucoup d'argent, et ces honorables messieurs ne peuvent pas prétendre qu'ils voulaient ici réaliser des économies. Mon honorable ami (M. Bell), qui vient de présenter cette motion, nous a constamment parlé de l'énorme augmentation des dépenses. Il dit que les dépenses augmentent d'année en année. Eh bien, ils n'y aurait rien de particulièrement remarquable à ce que les dépenses augmentassent dans un pays comme le Canada. Mais, en réalité, ce que mon honorable ami affirme là manque d'exactitude. Dans les derniers Livres bleus qui ont été déposés sur le bureau de la Chambre, nous voyons qu'en 1902 nos dépenses brutes s'élevaient à $63,970,-799, et en 1903 à $61,746,591. Ainsi, d'après les comptes publics du dernier exercice qui ont été soumis à la Chambre, nous avons eu en réalité, pour le dernier exercice, une diminution des dépenses représentant $2,-224,000. Mon honorable ami a parlé l'année dernière de cet énorme budget, et il a été jusqu'à parler de $250,00,000. C'était là l'épouvantail qu'il agitait aux yeux de notre bon public, lorsque, une fois les comptes de l'année mis au net, il s'est trouvé qu'au lieu d'avoir dépensé $250,000,000, ou quelque chose d'approchant, nous n'avions en réalité dépensé que $66,000,000. Mon honorable ami a tout fait, l'année dernière, avec son histoire de $250,000,000, pour inspirer une frayeur mortelle au public. Mon honorable ami peut nous répondre qu'il n'a pas dit que tout cela serait dépensé en une année, mais il a pris soin, dans le temps, de ne pas s'expliquer là-dessus, et je crois que tous ceux qui ont entendu ou lu son discours en ont conclu qu'on se proposait de dépenser 200 ou 250 millions en une année. Ces dépenses, dont a parlé mon honorable ami, sont réparties sur une centaine d'années. Voyez par exemple, les dépenses pour les subventions aux chemins de fer. Plusieurs de ces crédits ne sont pas encore dépensés du tout. Il arive souvent que les compagnies ne peuvent pas commencer les travaux, et alors il y a des délais. Souvent même ces travaux ne sont jamais commencés, et les crédits se trouvent périmés. Mais, en attendant, ils sont mis dans les statuts. Ces honorables messieurs de la gauche tirent ici tout le parti qu'il peuvent de tout cela pour nous reprocher des dépenses extravagantes. Il convient aussi de se rappeler que les revenus considérables que nous recevons continuellement ne proviennent pas entièrement des taxes. Mon honorable ami ne doit sans doute pas ignorer qu'en dehors des douanes et de l'accise, il y a d'autres sources nous fournissant des revenus considérables, et il est certes intéressant de remarquer que la somme de revenus que nous retirons aujourd'hui sous forme de taxes est moins considérable qu'elle n'était il y a quelques années.

En 1890, les taxes ont représenté 79:1 pour 100 du revenu. En 1896, les taxes étaient 75:81 pour 100 du revenu. En 1903, qui est la dernière année où nous avons eu des chiffres exacts, les taxes ont représenté 74:22 du revenu, ce qui laisserait croire que nos grandes dépenses amènent des revenus considérables dans d'autres branches qui ne peuvent pas être considérées comme sujettes à taxe. Ce que nous retirons des postes, des chemins de fer et des travaux publics ne peut pas, au sens ordinaire de ce mot, être considéré comme une taxe, mais comme le paiement de services rendus, et ces chiffres prouvent que nous retirons, de ces sources, une plus forte proportion de notre revenu que n'en touchaient nos prédécesseurs. On ne doit pas, non plus, penser un seul instant que l'augmentation des taxes représente des charges plus lourdes pour le peuple, ni que le pays est alors dans une situation désavantageuse. Une augmentation du taux de la taxe constituerait une charge, mais la grande erreur où est tombé mon honorable ami, c'est qu'il ne s'occupe que du montant de taxes imposées au pays. Si le peuple était aussi pauvre qu'en 1895-96, et qu'il ne pût acheter les choses dont il a besoin, le montant des taxes serait bien moins élevé qu'on ne le constate. Mais l'augmentation dont il parle, c'est l'augmentation même du volume des taxes, c'est-à-dire le montant du revenu qui nous fournit la preuve que le pays n'a jamais été si prospère. Jusqu'à un certain point, les taxes sont nécessaires. Tous les citoyens doivent, dans des limites raisonnables, payer

des taxes sur les choses qu'ils consomment; mais si on dépasse ce point, qui n'est pas le même pour tous les peuples, chacun se fait le propre juge de ce qui lui convient, et il se taxe alors pour ainsi dire comme il l'entend. Il peut décider alors, si les temps sont prospères, d'acheter plusieurs choses qu'il n'aurait pas achetées auparavant. Il se donne plus de confort, en n'ignorant pas qu'il contribue par là-même à l'accroissement du revenu public. L'augmentation du chiffre des taxes, bien loin d'être l'indice des charges, est au contraire la preuve que les affaires ou la situation de ce citoyen sont prospères. Mon honorable ami a dit que, du temps des conservateurs, la tendance était à la réduction des taxes, et il a expliqué qu'il voulait dire par là que le chiffre de la taxe par tête avait tendance à diminuer, ce qui lui semblait d'un heureux augure. Selon lui, le pays se trouverait d'autant plus prospère que le chiffre de la taxe par tête serait plus bas. En 1899, le chiffre de la taxe par tête, tel que calculé d'après les revenus des douanes, était de $5.11. En 1895, ce chiffre était tombé à $3.50. En s'en rapportant à l'argumentation de mon honorable ami, cette année-là devait être exceptionnellement prospère. Ce devait être l'âge d'or du Canada En 1896, on était monté à un peu plus haut, soit $3.90. En 1904, les revenus retirés des douanes, autant que nous pouvons voir, représentaient environ $7.50 par tête. Mon honorable ami considère comme une calamité cet écart de $3.50, en 1895, et de $7.50 en 1904. Je laisse ici cependant au Canada le soin de décider laquelle de ces années il préfère. Poser ainsi la question, c'est la résoudre, et mon honorable ami doit voir que ses arguments pèchent absolument par leur base.

Bien loin d'être synonymes de prospérité, les conditions dont nous parle mon honorable ami ne représentaient que détresse et pauvreté. Est-il un citoyen intelligent de ce pays qui puisse dire que les conditions où se trouvait le Canada, en 1895, alors que la taxe n'était que de $3.50 par tête, étaient aussi satisfaisantes et laissaient entrevoir un aussi bel avenir qu'en cette année 1904, où nous admettons volontiers que nous avons perçu $7.58 par tête? C'est là le genre d'argumentation qui forme toute la trame du discours de mon honorable ami. Il prétend que l'augmentation du chiffre de la taxe est une preuve que le peuple est taxé de façon onéreuse. Je nie cela absolument, et je dis au contraire qu'il faut voir là des signes manifestes de prospérité. Et bien loin de le regretter, nous devrions nous réjouir que les jours sombres de 1895, où on ne payait que $3.50 par tête, sont maintenant chose du passé.

Il y a encore un autre aspect de la situation que j'aimerais à vous soumettre. Mon honorable ami fait remarquer que le montant de la taxe par tête perçu par le gouvernement conservateur était moins élevé que le montant que nous avons nous-mêmes perçu. Nous l'admettons franchement, et nous en avons donné les raisons. Mais il y a encore une autre raison à donner. Si nous avions suivi la même politique que nos prédécesseurs, en des conjonctures fort importantes, nous aurions pu nous tirer d'affaires avec moins d'argent. Nos prédécesseurs ont perçu moins d'argent par tête, mais ils ont chargé le pays d'une dette énorme. Ils ont grossi énormément le chiffre de notre dette, et nous ont laissé cela à titre d'héritage comme pour nous empêcher d'être trop prospères. Ce n'est pas ce que nous avons fait. Au meilleur de notre connaissance, nous n'avons pas ajouté un seul dollar à la dette publique du Canada.

Les chiffres donnés dans le discours du budget ne sont pas définitifs. Mais, en tant que nous puissions juger jusqu'à présent, nous croyons qu'on pourra constater à la fin de l'année, quand tous les comptes seront mis au net, que durant les huit années de notre administration, nous n'avons rien ajouté à la dette publique. Ou, s'il y a eu quelque chose, ce doit être insignifiant. Serait-il juste, vraiment, d'établir une comparaison entre le record d'un gouvernement qui, sur ses revenus, trouve moyen d'exécuter d'immenses travaux publics, et le record d'un gouvernement qui, il est vrai, a perçu moins de taxes, mais nous a imposé des charges dont nous ne sommes pas prêts de voir la fin? Si le gouvernement conservateur s'était soutenu lui-même, il lui aurait fallu augmenter les taxes dans des proportions énormes. Je ne prétends pas que nos prédécesseurs auraient dû imposer assez de taxes pour payer toutes leurs dépenses. Ils ont peut-être été fort sages de ne pas le faire. Mais ils ne doivent pas se faire gloire de ne pas avoir augmenté les taxes davantage, quand ce qu'ils ont fait a été, en réalité, de grossir le chiffre de la dette publique dans d'énormes proportions.

Ce gouvernement, nous dit-on encore, a jeté l'argent par les fenêtres. Nous admettons avoir agi envers le pays avec libéralité. Il y a eu, de toute nécessité, augmentation des dépenses dans toutes les branches de l'administration d'un grand pays comme le nôtre, ainsi que pour les subventions de chemins de fer et les travaux publics. Il serait certes étrange qu'on pût administrer un pays, dans une époque de progrès comme celle que nous traversons, sans qu'il y ait augmentation des dépenses dans tous les départements. Nous avons dépensé de l'argent pour nos chemins de fer, nos canaux, nos grands travaux publics; nous avons payé les frais de l'envoi de troupes dans l'Afrique du sud; nous avons payé toutes les dépenses ordinaires, toutes les dépenses spéciales. Nous avons payé des primes, des subventions à nos chemins de fer, c'est-à-dire en réalité tout ce qu'on peut imaginer, et nous avons payé tout cela à même les taxes dont a parlé mon honorable ami. Et, à la fin de ces huit années de notre administra-

tion, nous pouvons démontrer qu'alors que la dette publique, en 1896, représentait $50.61 par tête elle ne représente plus aujourd'hui que $46.31 par tête. Ainsi, je viens d'établir que l'augmentation des taxes dont parle mon honorable ami n'est pas autre chose, en réalité, que l'augmentation du volume d'argent que le public, ainsi que l'a fait remarquer le ministre des Douanes. nous offre en toute générosité, en nous demandant de bien vouloir l'empêcher au mieux des intérêts de ce Dominion.

Mais, M. l'Orateur, le volume total des taxes n'est d'aucune utilité pour les comparaisons qu'a voulu établir mon honorable ami, parce que, ainsi que je me suis efforcé de la faire voir, bien loin d'être un mal ce volume des taxes est au contraire une preuve de prospérité. Mais voyons, cependant, à rencontrer mon honorable ami sur ce terrain. Si on en excepte un ou deux item, qui appartiennent à la catégorie des articles de luxe, nous pouvons dire que nous avons réduit les taxes sur toute la ligne. Mon honorable ami peut examiner à la loupe, s'il le veut, tous les articles de notre tarif, et il s'apercevra que les item frappés d'une augmentation de droits sont fort clairsemés, et que ce sont là surtout des articles de luxe, alors qu'il y a eu partout une grande réduction sur tous les articles en général. Ces honorables messieurs nous ont accusés à diverses reprises de ne pas abaisser les droits de douane, et nous avons dû parcourir le tarif article par article afin de démontrer que nous avons au contraire opéré des réductions considérables. Mais considérons le total. En 1896, quand ce gouvernement est arrivé au pouvoir, les droits perçus sur les marchandises frappées de droits représentaient en moyenne 29·942 pour cent, alors qu'en 1903, qui est la dernière année où ces calculs ont pu être établis, ces mêmes droits représentaient 27·064 pour cent, soit une réduction de près de 3 pour cent.

M. CLANCY: Cela comprend la préférence.

L'honorable M. FIELDING : Je parle des droits en général, sans m'occuper de la provenance des marchandises. En considérant le total des importations, la moyenne des droits payés en 1896 a été 19.109 pour cent, et la moyenne en 1903 a été 16.468 pour cent, soit une réduction d'environ 2½ pour cent. Et cependant mon honorable ami voudrait faire croire que ce gouvernement a augmenté les taxes du pays. L'assiette de l'impôt n'a pas été augmentée. Au contraire, elle a été abaissée; mais le public, par suite d'une plus grande prospérité, a acheté beaucoup plus qu'autrefois, et comme conséquence il a versé beaucoup plus d'argent dans le trésor public, bien que les taxes fussent diminuées.

Mon honorable ami a dit que le gouvernement conservateur, se trouvant avoir plus d'argent qu'il n'en avait besoin, avait réduit les droits sur le sucre. Nos prédécesseurs n'ont jamais eu autant d'argent que cela. S'ils eussent été riches, ils auraient appliqué ces ressources au paiement des dépenses courantes, au lieu de grever la dette publique d'un supplément de $6,500,000 par année. Mon honorable ami a aussi dit que le gouvernement conservateur avait enlevé tous les droits sur le sucre. Je nie cela absolument.

M. BELL : Je n'ai jamais dit semblable chose. Au contraire, j'ai donné les chiffres des droits perçus en ce temps-là sur le sucre. J'ai dit tout simplement qu'on avait réduit les droits sur le sucre.

L'honorable M. FIELDING: Je crois qu'en effet mon honorable ami a dit que ces droits avaient été réduits. Mon honorable ami a peut-être été eu peu loin, car en réalité il n'y a pas eu de réduction. On a bien enlevé les droits sur le sucre brut, mais on les a maintenus sur le sucre raffiné, qui est le seul article de consommation. Ces droits ont été réduits, mais c'est une erreur de dire que ces droits ont été enlevés ou de prétendre qu'ils soient plus élevés aujourd'hui que du temps de nos prédécesseurs. Ce gouvernement a fait quelques changements dans les droits sur le sucre, et ces changements ont été faits pour deux raisons. D'abord, afin de modifier l'échelle des droits de telle sorte qu'au lieu de droits uniformes sur toutes les catégories de sucre raffiné, sans en considérer les qualités, les droits seraient dorénavant "ad valorem". Par conséquent, nous avons adopté ce qu'on appelle l'épreuve au polarimètre. qui nous permet de varier les droits de douane en nous basant sur le degré de force du sucre. C'est là la méthode qui est aujourd'hui considérée la plus scientifique pour la perception des droits sur le sucre. En second lieu, nous avons voulu accorder la préférence aux Antilles anglaises, et durant quelque temps il y a eu augmentation des droits perçus sur le sucre. Mais le personnel des douanes m'informe—bien que ces statistiques ne soient pas encore toutes utilisables—qu'alors qu'en 1896 les droits sur le sucre raffiné étaient de $1.14 par 100 livres, les relevés de l'année dernière démontrent qu'on ne paie plus maintenant que $1.11½ par 100 livres. Ainsi, nous aurions donc, en réalité, abaissé les droits sur le sucre au lieu de les augmenter. Pour qu'il n'y ait pas de malentendus, je dois rappeler que je ne parle ici que des droits sur le sucre raffiné. Mais le sucre brut n'est pas un article de consommation habituelle. Je me rappelle qu'autrefois la cassonnade des Antilles était en grande demande, mais c'était là chose du passé même avant que ce gouvernement fût arrivé au pouvoir. Et au fur et à mesure que la condition des classes ouvrières s'est améliorée la tendance a été même parmi les classes les plus pauvres à n'acheter que le produit de nos raffineries canadiennes. Par conséquent, pour ce qui est du consommateur, nous n'avons pas à nous occuper des droits sur le sucre brut. Cela concerne la classe des raffineries. Et sur le sucre raffiné,

les droits ne sont plus maintenant que de $1.11½ par cent livres, au lieu de $1.14 en 1896.

Mon honorable ami nous a aussi parlé du tabac. Il a désiré savoir ce que mes électeurs allaient penser de l'augmentation des droits sur cet article. Eh bien, mes électeurs se sont déjà prononcés à ce sujet. Il n'y a même pas eu de question qui a été plus discutée que celle-là, lors des dernières élections. Nous avons dû reconnaître qu'il y avait des choses plus importantes que les droits sur le tabac et que bien qu'il y avait eu augmentation de ce chef, cette augmentation nous était imposée en partie afin de nous protéger contre toute perte de revenu, par suite des changements effectués dans le tarif, et aussi afin d'encourager une industrie importante du Canada. Et je suis heureux de dire que le tabac canadien est aujourd'hui de plus en plus en usage parmi notre population, et qu'on en apprécie de plus en plus les excellentes qualités. J'ai pu démontrer à la population de la province de Québec, comme je le ferai partout ailleurs, que les droits sur le tabac ne constituaient qu'un détail, et qu'il suffisait de parcourir toute la liste pour se convaincre que le gouvernement avait en réalité abaissé le chiffre des taxes. Et si jamais l'occasion se présente pour moi de discuter cette question devant mes électeurs, et qu'on me demande pourquoi nous avons augmenté les droits sur le tabac, je pourrai répondre : " Vous pouvez d'autant mieux acquitter ces droits que le gouvernement a fait beaucoup pour augmenter le bien-être de nos populations, et il est facile d'en voir entre autres la preuve dans la Nouvelle-Ecosse et dans ma propre circonscription ". Je pourrai leur dire que si autrefois, du temps des conservateurs, us cherchaient en vain à obtenir les mêmes facilités de transport par chemin de fer que dans les autres parties du Dominion, si dans ce temps-là les deux comtés bordant le littoral étaient dépourvus de chemins de fer, tout cela est maintenant changé. Nous pouvons maintenant traverser une partie de cette région en chemin de fer, et le temps n'est pas éloigné où ces deux comtés seront sillonnés de chemins de fer.

Si on n'a pas de plaintes plus sérieuses à formuler contre ce gouvernement que de dire que nous avons élevé les droits sur le tabac, je pourrai démontrer, non seulement dans cette partie du Dominion, mais partout ailleurs, que la condition du peuple s'est améliorée, que les salaires des classes ouvrières sont plus élevés, que les signes de progrès sont partout évidents, et tout cela compensera au centuple l'augmentation de droits en question. Mais ces honorables messieurs de la gauche nous ont épargné la peine de répondre à cette accusation. Il y a à peine quelques jours ils ont soumis une résolution pour demander que les droits sur le tabac fussent augmentés. Après que ces honorables messieurs eurent blâmé ce gouvernement pour sa politique sur la question du tabac, et après qu'ils l'eurent blâmé pour avoir augmenté les droits, l'honorable député de Jacques-Cartier a présenté une motion déclarant que la protection que nous accordions au tabac canadien n'était pas suffisante, et que les droits sur le tabac étranger devaient être augmentés.

M. F. D. MONK : Voilà la seconde fois que mon honorable ami a mal interprété mes paroles. J'ai demandé l'année dernière un crédit pour l'envoi d'une expédition au pôle Nord, et en même temps je me suis déclaré en faveur de la réduction du crédit de $1,000,000, affecté à l'importation en ce pays d'immigrants inutiles, quand ils ne deviennent pas une source de danger en propageant diverses maladies. En second lieu, j'ai demandé de modifier les droits sur le tabac. Je me suis déclaré en faveur d'une augmentation des droits de douane, et d'une diminution des droits d'accise, ce qui ne ferait que déplacer la taxe et développerait une industrie domestique. Mais mon honorable ami n'envisage pas le patriotisme de cette manière.

L'honorable M. FIELDING : Je ne crois pas que mon honorable ami incarne en lui le patriotisme, ni que ce soit comme patriote que le considèrent ses propres partisans. Mais il m'est bien inutile d'engager une discussion sur ce point, et je me contenterai d'accepter sa déclaration qu'il s'est déclaré en faveur d'une augmentation des droits de douane sur le tabac.

M. MONK: Et d'une diminution des droits d'accise.

L'honorable M. FIELDING : Ce ne sont pas les droits d'accise sur le produit indigène que ces honorables messieurs ont dénoncé dans les provinces maritimes, mais l'augmentation des droits sur le tabac étranger. Et mon honorable ami a demandé une augmentation de ces droits.

M. MONK : Et une réduction des droits d'accise.

L'honorable M. FIELDING : Parfaitement. Mais ce n'est pas là ce qui est en ce moment en discussion. Nos pêcheurs ne se préoccupent pas des droits d'accise. Quand ces honorables messieurs de la droite se rendent dans les provinces maritimes pour y dénoncer le gouvernement sur la question du tabac, ce dont ils se plaignent c'est de l'augmentation des droits de douane. Cela ne nous sert pas toujours à grand'chose d'être en mesure de pouvoir démontrer que nous sommes présentement à édifier une grande industrie canadienne, et que nous produisons aujourd'hui de bien meilleur tabac qu'autrefois. Ces honorables messieurs ne veulent pas nous donner le moindre crédit pour nos efforts, mais se plaignent que nous ayons augmenté les droits de douane. Nous conseillons aux fumeurs d'acheter du

tabac canadien, et nous sommes heureux de voir que beaucoup de gens suivent notre conseil. Mais il en est encore un bon nombre qui n'aiment pas le tabac canadien, et de là les plaintes au sujet de l'augmentation des droits sur le produit étranger.

M. MONK : Je demande que les droits d'accise soient abaissés, afin que le tabac canadien puisse se vendre à meilleur marché.

L'honorable M. FIELDING : Je ne m'oppose pas à ce qu'on donne tout l'encouragement possible à l'industrie du tabac canadien. Cette industrie aura plus d'encouragement de ce gouvernement qu'elle n'en a reçu de nos prédécesseurs, et l'industrie du tabac canadien se développe maintenant plus que jamais.

Quand nos adversaires étaient au pouvoir, le pays faisait peu de progrès.

Les membres de la gauche se plaignent des impôts, mais toute leur politique ne consiste-t-elle pas à augmenter le fardeau qui, à ce point de vue, pèse sur le pays ? N'est-ce pas là leur programme, quand ils prônent un tarif de protection plus élevé? Peut-il se trouver quelqu'un d'assez stupide pour nier qu'un tarif plus élevé signifie des impôts plus considérables ? Cette politique peut vouloir dire un impôt plus élevé et des revenus plus considérables, ou bien des impôts plus élevés non pas en vue d'un revenu plus considérable, mais pour l'avantage des patrons. Dans l'un comme dans l'autre cas, elle représente une augmentation d'impôt. Comment nos adversaires peuvent-ils nous reprocher d'augmenter les taxes, en face de toutes ces circonstances, voilà ce que je ne puis comprendre.

En discutant la question des dépenses, mon honorable ami a parlé de l'augmentation du coût du dénombrement de la population. Eh bien, ce sujet a été déjà discuté sous toutes ses faces, et je ne crois pas qu'il serait sage de perdre notre temps à l'examiner longuement. L'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher), qui a la direction de ce département, a traité pleinement cette matière ; il a démontré comment le dernier dénombrement diffère en caractère de celui de 1891. Il a fait voir que la somme de renseignements fournis est de beaucoup plus considérable, ce qui a nécessité une augmentation de dépenses. Tout cela a été expliqué en détail et je ne m'attarderai pas à cette question. L'honorable député a aussi parlé des dépenses consacrées aux travaux publics. Je lui rappellerai qu'alors qu'il dénonce ces dépenses généralement, on constate avec étonnement que ni ses amis ni lui-même n'osent s'attaquer à un item particulier de ces dépenses et proposer qu'il soit rayé de la liste des crédits.

Maintenant, quelles sont les autres divisions du service où l'on constate une augmentation de dépenses ? Nous admettons, en effet, que cette dernière a été considérable. Cependant, au sujet de nombre d'item, elle est seulement apparente. Dans certains cas, il ne s'agit que d'une simple question de comptabilité ; dans d'autres le montant des revenus dépasse de beaucoup celui de l'augmentation des dépenses. Ainsi, par exemple, nous avons augmenté, en 1903, de $165,000, le montant du payement pour le fonds d'amortissement, si on le compare à ce qu'il était en 1896. Mais il ne s'agit après tout que d'une somme qui passe d'un département dans un autre. Elle provient du revenu ordinaire et se transforme en placement. Dans le ministère des Chemins de fer et Canaux, les dépenses imputables sur la perception ont, en 1903, augmenté de $3,395,000, si on les compare à celles de 1896. Tout cela augmente le montant total des dépenses qu'a attaquées si violemment mon honorable ami. Nos adversaires oublient de dire, à propos de cet item, que le revenu a augmenté de $3,334,000, ce qui démontre que l'augmentation actuelle des dépenses sur ce point n'est pas très considérable.

Relativement à la quarantaine, nous avons dépensé plus que nos prédécesseurs, ainsi que l'a prétendu mon honorable ami. Pourtant, je suis convaincu que les membres de cette Chambre qui comprennent cette matière, n'oseront pas nous condamner. Comment ! on a entendu des députés se plaindre de ce que nous n'avions pas montré plus de diligence, de ce que nous n'avions pas fait une organisation plus considérable, en vue d'empêcher l'importation au Canada d'immigrants ou d'autres personnes atteintes de maladies contagieuses. L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) a dit qu'il voulait une réduction des dépenses occasionnées par l'immigration. Je toucherai à ce point dans un instant. Mais, si le Canada doit recevoir des immigrants et d'autres personnes, il doit prendre les moyens nécessaires pour protéger la santé publique ; il lui faut donc perfectionner son système de quarantaine. A mon avis, quiconque comprend cette question, ne se plaindra pas du gouvernement sous ce rapport. Nous avons dépensé beaucoup pour le Yukon ; jamais l'ancien gouvernement n'a fait de dépenses semblables. Nos adversaires ajoutent ces dernières aux autres dépenses, afin d'augmenter le total général, mais ils oublient toujours de dire que pour chaque sou que nous avons dépensé au Yukon, celui-ci nous a rapporté un sou. Bien plus, depuis quelque temps, le Yukon nous a donné des bénéfices. Je n'ai pas présents à la mémoire les chiffres des derniers rapports, mais je crois qu'à l'exception de certaines dépenses à compte de capital, le Yukon nous a rapporté tout l'argent que nous avons dépensé dans cette région. Aussi, tandis que nos adversaires essaient de faire de cette dépense un épouvantail pour le pays, nous avons appliqué cet argent à développer, en le livrant à la colonisation, ce pays qui leur était inconnu, lorsqu'ils étaient au pouvoir.

Nous avons dépensé plus pour les pêcheries, car de 1896 à 1903, on constate une aug-

mentation d'environ $100,000. Le gouvernement doit-il être condamné pour cela ? N'avons-nous pas, au cours de cette session, entendu des membres des deux côtés de la Chambre exprimer l'opinion qu'on devrait consacrer plus d'argent aux pêcheries, faire des expériences et des recherches dans le but de développer et rendre avantageuse l'industrie de la pêche dans la Colombie Anglaise et dans les provinces maritimes. Quel est le député qui voterait en faveur de la diminution de cette dépense destinée à donner plus d'essor à cette industrie ?

Nous avons augmenté, en 1903, de $332,696, les dépenses des douanes, si on les compare à ce qu'elles étaient en 1896. Mais cette dépense représente le coût de perception d'un revenu dont l'augmentation dépasse $17,168,447. Peut-on s'attendre à ce que nous percevions un revenu de $37,000,000, en ne dépensant que ce qu'il faudrait consacrer à la perception d'un revenu de $19,000,000, montant perçu en 1896 ? Les dépenses de l'accise ont été légèrement augmentées, puisqu'en 1903, elles étaient de $8,114 plus élevées qu'en 1896. Au cours de cette période, cependant, les recettes ont augmenté de $9,087,773. Peut-on dire qu'il est possible de percevoir, en 1903, $12,000,000 sans augmenter le coût de perception qu'on payait, en 1896, pour retirer $7,900,000 ? Nous avons augmenté les dépenses du ministère des Postes ; de 1896 à 1903, cette augmentation représente $440,167. Cependant, les recettes de ce ministère ont augmenté dans l'intervalle de $1,430,000. De 1896 à 1903, les dépenses du ministère de la Milice ont augmenté de $826,295. Toutes ces sommes sont comprises dans le grand total que mon honorable ami fait passer sous les yeux du public, dans le but d'alarmer le pays. Pourtant, pas plus tard qu'hier, nous avons entendu l'honorable représentant de Victoria-nord (M. Sam. Hughes) se plaindre, non pas de ce que nous dépensions trop pour la milice, mais de ce que nous ne consacrions à cette fin que 37 cents par tête de la population, alors que nous devrions dépenser au moins huit ou dix fois plus.

L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) a fait allusion aux dépenses consacrées à l'immigration. Si ce gouvernement peut se vanter de quelque chose, c'est bien de la politique du ministre de l'Intérieur relativement à l'immigration, et des résultats heureux de cette politique qui a attiré au Canada un si grand nombre d'immigrants. Je suis heureux de constater que mon honorable ami a fait allusion à cela. Il est vrai qu'en 1896 nos adversaires ont dépensé $130,000 pour l'immigration et que nous, en 1903, nous avons consacré à cette fin $642,913, soit plus d'un demi-million de dollars de plus que nos prédécesseurs. Mais les conservateurs n'ont aucun résultat pratique à nous montrer en retour du faible montant qu'ils ont dépensé en 1893; ils peuvent simplement nous rappeler que quelques immigrants sont arrivés au Canada et qu'ils ont traversé notre pays pour se rendre aux Etats-Unis. Aujourd'hui, c'est avec orgueil que nous pouvons montrer ces 100,000 immigrants qui arrivent chaque année au Nord-Ouest, développant ainsi la prospérité des Territoires et, par suite. celle du Dominion tout entier. Quand mon honorable ami dit qu'on doit condamner cette dépense, je lui réponds que c'est là un fait dont parleront avec le plus grand orgueil tous les membres et tous les partisans de ce gouvernement.

Nous avons augmenté l'allocation au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. En 1896, les différentes sommes que l'ancien gouvernement avait consacrées à l'administration de ces territoires s'élevaient à $330,702. Nous avouons avoir, l'an dernier, appliqué à ce service $802,466, soit une augmentation de $471,000. Cette motion nous blâme d'avoir dépensé cet argent. On vient nous dire que ces dépenses sont folles et extravagantes. Mais il est inutile de les considérer en bloc ; ce n'est qu'en prenant, ainsi que je l'ai fait, chaque item séparément que nous pourrons discuter ces dépenses d'une manière intelligente. Lorsque nous nous adresserons à la population des territoires du Nord-Ouest et que nous lui dirons que, tenant compte de l'augmentation de cette partie du pays, reconnaissant les grands besoins de cette dernière, voulant travailler à son développement et nous faisant l'écho de la volonté du peuple et du parlement du Canada, nous voulons la traiter d'une manière libérale et généreuse, nous n'aurons certes pas l'intention de nous incliner devant cette motion de l'honorable député, et de nous excuser d'avoir augmenté d'un demi-million de dollars l'allocation destinée aux territoires du Nord-Ouest.

Mon honorable ami de Pictou (M. Bell) m'a fait l'honneur de rappeler certain débat qui a eu lieu dans la Chambre d'assemblée de la Nouvelle-Ecosse, il y a quelques années. D'après lui, dans cette circonstance, j'aurais allégué que la Nouvelle-Ecosse ne recevait pas sa juste part du produit des impôts de ce pays. Sans entrer dans tous les détails de cet ancien débat, je crois pouvoir dire franchement que cette province reçoit aujourd'hui la part qui lui revient raisonnablement des impôts perçus.

M. HAGGART : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. FIELDING : Mon honorable ami de Lanark-sud (M. Haggart) approuve ce que je viens de dire. J'en suis heureux et je désire que son interruption soit consignée dans les " Débats ", car je lui accorde une grande valeur.

M. HAGGART : Moi aussi.

L'honorable M. FIELDING : L'honorable député dit " moi aussi ". Le fait est donc clair. Pendant que l'honorable représentant de Pictou (M. Bell) cherchera à convaincre la population de la Nouvelle-Ecosse qu'elle est accablée d'impôts, sans recevoir

sa juste part du rendement de ces derniers, mon honorable ami de Lanark-sud et d'autres membres de l'opposition parcourront l'Ontario, cherchant à démontrer que la Nouvelle-Ecosse reçoit plus que ce qu'elle a droit de toucher. Tout cela est jeu d'enfant. Je n'ai pas dit qu'une province recevait plus ou moins que sa part. Le gouvernement actuel désire tenir compte des besoins et des réclamations de toutes les provinces. Relativement à certain ministère, une province retire plus que les autres, tandis que celles-ci ont plus d'avantages dans d'autres divisions du service pubilc. Mais si l'on étudie la question dans un esprit de justice et d'équité, on constate qu'il y a compensation et que chacune des différentes provinces reçoit sa juste part selon ses besoins.

Mon honorable ami de Pictou (M. Bell) et moi avons discuté à fond toutes ces questions à la Nouvelle-Ecosse même, il y a plusieurs années. J'ignore lequel de lui ou de moi a conservé le plus cuisant souvenir de ce débat. L'honorable député croit que c'est moi, mais, à mon point de vue, nous ne devrions, ni l'un l'autre, nous rappeler ces faits avec peine. Quant à moi, je suis convaincu que si nous devons être chagrins de cela, mon honorable ami doit avoir sa bonne part de cette peine. A tout événement, nous avons discuté à fond tous ces questions pendant plusieurs années ; nous avons demandé à la population de la Nouvelle-Ecosse de se prononcer sur toutes ces matières, et toujours le verdict de mes concitoyens a été favorable à l'attitude que j'avais prise sur ces questions. L'honorable député a fait allusion aux finances de cette province. Je puis lui dire qu'à cette époque, le gouvernement dont il a fait partie quelque temps seulement, avait laissé les finances de cette province dans un état qui était bien de nature à créer de l'anxiété et de la défiance. Mais sous l'administration du gouvernement libéral, les affaires de la province s'améliorèrent, l'ordre remplaça le chaos, les finances prospérèrent, des entreprises nouvelles virent le jour, entreprises que des amis de l'honorable député ont violemment combattues et qui nous ont, cependant, aidé à rétablir les finances de cette province à ce point que celle-ci est, à l'heure présente, une des plus prospères du Canada. Qu'on me permette de dire que les libéraux de la Nouvelle-Ecosse, après avoir opéré cette réforme dans les finances de leur province, ont été heureux d'avoir l'occasion, ainsi que l'affirmeront nos partisans de cette partie du pays, de venir à Ottawa travailler de concert avec leurs amis des autres provinces, à retirer le Canada du gouffre où l'avaient jeté nos adversaires.

L'an dernier, j'ai rappelé à mon honorable ami, et je suis obligé de lui dire de nouveau qu'il ne veut pas réaliser le grand changement qui s'est opéré par tout le pays. Le Canada d'aujourd'hui n'est pas le Canada de 1896. C'est à peine si ce dernier pourrait être reconnu par les gens qui étudient ce nouveau Canada qu'un gouvernement libéral a créé et développé. En 1896, dans toutes les parties du Dominion, il y avait—dirais-je un marasme général? Non, car ce mot est trop fort—il y avait du découragement partout ; le peuple n'était pas satisfait de l'état de choses qui existait alors, malgré les avantages qui, d'après nos adversaires, découlaient de la politique qu'ils avaient suivie. On peut dire en toute vérité que l'état des affaires au Canada, en 1896, sous le régime conservateur, n'était pas satisfaisant. Sans doute, quelques progrès avaient été accomplis, car on ne peut empêcher un pays comme celui-ci de marcher de l'avant, mais ces progrès se résumaient à peu de chose.

Prenons quelques item qui ne sont pas nouveaux, car on les a mentionnés déjà ; mais il semble pourtant, qu'on peut les rappeler sans être fastidieux. Ce Canada dont il a parlé, ce Canada de 1896 qu'il a pris comme terme de comparaison, avait un volume de commerce total qui s'élevait à $239,000,000; le nouveau Canada, développé par le gouvernement libéral, accuse un mouvement commercial se chiffrant dans les $470,000,000. Le Canada de 1896 avait $183,000,000 déposés dans les banques d'épargnes et dans les banques autorisées ; aujourd'hui, le montant de ces dépôts s'élève à $423,000,000. Nous pourrions continuer l'examen de tous les item se rapportant au commerce et à la navigation. J'ai déjà discuté ces sujets, mais je demande à mon honorable ami qui fait ces comparaisons, de se rappeler que le Canada d'aujourd'hui est bien différent de celui de 1896. Le gouvernement actuel a compris que les conditions du pays étaient changées, et je suis convaincu que la législation que nous avons présentée et appliquée a contribué dans une mesure—combien large ? Cela peut prêter à discussion—mais dans une mesure considérable aux progrès étonnants du pays. L'honorable député doit se rappeler qu'en faisant ces comparaisons, il ferme les yeux à l'ancien état de choses pour ne pas le mettre en parallèle avec celui qui se développe aujourd'hui. Il ne doit pas oublier que, sous ce régime libéral, le pays est entré dans une ère de prospérité énorme et que, si nous avons dépensé de l'argent, c'était à l'avantage du Canada et pour des motifs qui seront approuvés par tous les véritables financiers. Nos adversaires ont dépensé peu d'argent, mais cela ne les empêchait pas d'endetter le pays. Ils dépensaient peu et c'était de l'extravagance ; nous dépensons plus, et c'est de l'économie, parce que nous proportionnons nos dépenses à nos moyens.

M. DAVID HENDERSON (Halton) : M. l'Orateur, je vous déclare ainsi qu'au gouvernement que je n'ai pas l'intention, à cette phase de la session, d'occuper longuement l'attention de la Chambre, car nous désirons tous voir bientôt la fin de nos travaux. Cependant, il est certaines choses qu'il faut dire en réponse au discours que

vient de nous faire l'honorable ministre des Finances. Je m'efforcerai de remplir cette tâche aussi brièvement que possible.

Mon honorable ami nous a répété cette vieille histoire qu'on attribue à Abraham Lincoln, et qui consiste à blaguer la plupart du temps et même tout le temps. A mon avis, l'honorable ministre des Finances a fait preuve d'habileté en cela, et j'en arrive à la conclusion que mon honorable ami, ayant réussi la plus grande partie du temps, depuis huit années, à leurrer le peuple de ce pays, doit maintenant se convaincre que ce jeu ne peut toujours durer. Il nous avertit de ne pas crier au loup quand, dit-il, il n'y a pas de loup. A mon point de vue, notre population sait parfaitement que le loup nous menace.

L'honorable ministre a invoqué le vieil argument d'après lequel il paraîtrait que les membres de l'opposition ne sont pas sincères lorsqu'ils protestent contre cette augmentation énorme des dépenses dont nous avons entendu parler si copieusement, aujourd'hui. Il nous a dit que, quand il s'est agi de voter ces millions et des millions de dollars, nous n'avons pas, réellement, osé demander une division de la Chambre sur un seul des crédits demandés. S'il eût suivi les séances de la Chambre, ainsi que l'a fait remarquer mon honorable ami de Leeds, il aurait assisté à un débat très long, à une division de la Chambre sur un item très important qui, à notre sens, ne devrait pas se trouver dans les estimations, parce qu'il constituait une dépense inutile. Permettez-moi, monsieur l'Orateur, de rappeler à l'honorable ministre des Finances un fait qu'il connait aussi bien que nous. L'opposition n'a pas l'habitude de demander la division sur les dépenses mentionnées dans le budget, et ce n'est pas ce qu'ont fait les libéraux au cours des dix-huit années qu'ils ont siégé sur les bancs de la gauche, avant 1896. Au cours de cette période, le parlement a voté $603,000,000, et nos adversaires n'ont contesté que $437,074 de toutes ces dépenses. Nous remplissons suffisamment notre devoir de membres de l'opposition, en faisant voir au pays que ces dépenses ne sont pas nécessaires, qu'elles sont ou inopportunes ou extravagantes. Nous ne sommes pas obligés de demander une division de la Chambre de temps à autre, parce que nous savons que le gouvernement réunira ses partisans pour faire approuver sa politique dans chaque cas. On me dit que le montant des allocations qu'il reste à voter dépasse $15,000,000. Comment pouvons-nous dans l'espace d'un jour ou deux seulement discuter ces crédits, car je ne parle pas de provoquer un vote de la Chambre sur chacune de ces dépenses que nous pouvons considérer comme inutiles? Cela est impossible et nous n'avons pas l'intention d'agir de cette façon. De fait, nous ne pourrons même essayer de blâmer ces dépenses et, forcés par les circonstances, nous devrons en permettre l'adoption, laisser au pays à juger du caractère de ces crédits et de la façon dont le gouvernement traite l'opposition actuelle, en conservant ce budget de dépenses pour les dernières heures qu'il a assignées à cette session, nous empêchant ainsi d'examiner ces différents item.

Qu'il me soit permis, maintenant, de rappeler ce qu'a fait le parti libéral relativement au vote des crédits. En 1879, le ministre actuel du Commerce (sir Richard Cartwright) a présenté une motion condamnant le gouvernement qui demandait un crédit de $70,000 pour l'administration civile. En 1880 et en 1881, l'opposition libérale ne proposa aucun vote de blâme se rapportant à une seule des prévisions présentées alors. Tout le budget fut accepté par le parti libéral. En 1882, feu M. Mills proposa qu'on retranchât du budget un item de $8,000 se rapportant à l'indemnité payable aux propriétaires du steamer "U. E. Upper." Au cours des sessions de 1883, de 1884, de 1885, de 1886, de 1887 et de 1888, l'opposition libérale n'a pas demandé à la Chambre de se prononcer par son vote sur les différents crédits que présentait le gouvernement conservateur. En 1889, le très honorable ministre du Commerce actuel a proposé qu'on réduisît de $10,526 le crédit demandé pour le pénitencier du Manitoba. Pendant la même session, le député, maintenant le sénateur McMullen demanda la division de la Chambre sur un crédit au montant énorme de $500 destiné à certains travaux dans la rivière Pictou. Puis, sir Louis Davies proposa de réduire de $200,000 les dépenses de l'Intercolonial. Le très honorable ministre du Commerce actuel revint à la charge pour demander qu'on diminuât de $95,748, un crédit destiné au ministère de l'Intérieur ; son exemple fut suivi par M. Somerville qui proposa qu'on réduisit de $50,000 le crédit destiné à l'immigration. On peut voir quel immense intérêt l'opposition de ce temps-là portait à la colonisation du Nord-Ouest. On refusa au ministre de l'Intérieur d'alors le montant de $95,000. Ce faible crédit que nous demandions pour encourager l'immigration, fut combattu par l'opposition qui prétendait qu'on devait le réduire à $50,000. La Chambre nous força de n'accepter que $120,000 ou $150,000 pour les fins d'immigration, et cependant, nos adversaires trouvaient le moyen de combattre ce crédit, sous le prétexte que cette dépense était trop élevée. Aujourd'hui, ils viennent nous dire que nous n'avons pas réussi à diriger le courant d'immigration vers ce pays, eux qui ont toujours combattu toutes les tentatives que le gouvernement conservateur à faites dans ce sens. Au cours de la même session de 1889, M. McMullen proposa de biffer des estimations la somme de $2,300 se rapportant aux appointements de M. C. C. Chipman. Les sessions de 1890, de 1891, de 1892, de 1893, de 1894, et de 1895 virent au repos l'esprit de ces économistes qui n'osèrent même pas proposer qu'on retranchât un seul item des dépenses du budget. Et, pourtant, à cette

dernière phase de la session, on voit l'honorable ministre des Finances se lever ici pour proclamer devant la Chambre et devant le pays que nous, membres de l'opposition, avons failli à notre tâche en ne demandant pas à la Chambre de rayer chacun de ces item que nous jugeons inutiles. Si nous suivions la ligne de conduite que mon honorable ami veut nous tracer, nous serions encore ici à Noël. Le parlement pourrait siéger quinze mois durant, et nous n'aurions encore pas réussi à éplucher toutes ces dépenses que le gouvernement veut imposer au pays. Je crois avoir répondu suffisamment à cette attaque si sage qui nous est venue de la part de l'honorable ministre des Finances.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

DELIBERE EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Le bill (n° 159) concernant la "Pacific Bank of Canada"—M. Galliher—est lu une troisième fois.

SUBSIDES—REVUE DE LA SITUATION FINANCIERE.

M. HENDERSON : Lorsque la séance a été suspendue, j'allais discuter cette déclaration de l'honorable ministre des Finances, laquelle, je le confesse, m'a plutôt surpris, déclaration à l'effet que puisque le peuple est capable de payer un montant d'impôts plus considérable, cela est une preuve de sa prospérité ; ce qui revient à dire que l'augmentation des taxes est le criterium de l'augmentation de la prospérité. J'avoue que cette doctrine est nouvelle pour moi ; aussi, afin de voir combien le peuple est plus prospère sous ce régime d'impôts augmentés, j'ai relu un état indiquant le montant d'argent prêté sur hypothèque par les sociétés de prêt du Canada à une époque où l'impôt n'était pas aussi élevé ; ce tableau nous donne aussi le montant de ces emprunts à l'heure présente, alors que les taxes ont presque doublé. Je constate que sous le système de protection plus élevée et d'impôts moins considérables, ces sociétés ont prêté sur hyopthèques $115,734,852, tandis qu'en 1902, sous un régime d'impôts plus élevés, le montant de ces prêts s'élevait à $118,188,553, soit une augmentation de plus de $2,500,000. Ces états s'arrêtent à 1902. Je demanderais à l'honorable ministre des Finances s'il considère que c'est là une preuve de l'augmentation de la prospérité. On a répété à notre population que l'hypothèque était chose dangereuse et à laquelle il fallait n'avoir recours qu'après avoir épuisé toutes les autres ressources ; pourtant, sous cette prétendue prospérité, nous constatons une augmentation de plus d'un million de dollars, dans les prêts sur hypothèques par tout le Canada. Je puis dire ici—et cette assertion sera corroborée par tous les membres de cette Chambre, je le sais—que sous cette administration si prospère, on a beaucoup plus de difficulté aujourd'hui, qu'il y a sept ou huit ans, à se procurer l'argent nécessaire pour les transactions ordinaires. J'irai jusqu'à dire que le marchand de bois, celui qui se livre aux affaires, le cultivateur qui veut améliorer sa ferme, enfin l'homme qui a besoin d'argent pour les opérations ordinaires, éprouvent plus de difficulté à se procurer cet argent, qu'ils n'en avaient à surmonter les années passées.

M. HEYD : Pourquoi ?

M. HENDERSON : Je vais vous le dire : C'est parce que le gouvernement a adopté un système qui ne convenait pas au pays.

M. HEYD : A bon droit, à mon avis.

M. HENDERSON : L'honorable ministre des Finances s'est vanté du montant des dépôts que le gouvernement a en banque. Ces derniers sont considérables et la politique du gouvernement, l'an dernier, a été d'augmenter le nombre des banques. J'ai combattu ce principe que je ne puis approuver encore aujourd'hui. A la dernière session, je me suis opposé à l'autorisation de nouvelles banques, pour une raison qui m'a frappé en étudiant cette question, c'est que chaque nouvelle institution de ce genre devient un canal par lequel notre argent passe à l'étranger, surtout aux Etats-Unis, pour des fins de placement.

J'ai déclaré alors, et je crois que ce fait est encore vrai aujourd'hui, que nous avions à cette époque en actions, en obligations et en autres valeurs américaines un montant de $26,000,000 plu élevé que celui du capital acquitté de toutes les banques du Canada. Voilà pourquoi nous éprouvons tant de difficultés à nous procurer cet argent. Sous un régime qiu force les banques à envoyer à l'étranger l'argent du pays, l'argent devient plus rare, et il est plus difficile de s'en procurer pour les affaires ordinaires; en conséquence, cela cause du préjudice au financier, au marchand de bois, enfin à celui qui a besoin d'argent pour les transactions ordinaires de la vie commerciale. L'honorable ministre des Finances nous a dit que le parti conservateur avait augmenté considérablement la dette du pays. Nous ne nions pas cela et nous n'avons jamais prétendu le contraire; nous étions un parti de progrès, tenus à marcher de l'avant dans la voie du développement du Canada. Il y a trente ans, notre pays était loin d'être aussi considérable qu'il l'est maintenant. Il était à la période de l'enfance, si on l'envisage au regard de la Confédération, et il nous était impossible de nous procurer l'argent dont nous avions besoin pour l'exécution des travaux publics; il nous fallait emprunter. Nous avons dépensé environ $65,000,000 dans la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. Se trouve-t-il un seul

député, aujourd'hui, pour dire que le parti conservateur a commis une erreur en cela? Je doute fort que cette entreprise soit maintenant condamnée même par un seul de ceux qui l'ont combattue dès le principe. J'ai lu la déclaration faite en cette Chambre par l'honorable George W. Ross. Cet homme a affirmé que cette dépense était sage et opportune. Dans un discours qu'il prononçait, il y a quelques années, l'honorable George W. Ross disait :

Personne, aujourd'hui, n'oserait dire que la construction de ce chemin de fer était une erreur. Sans le chemin de fer Canadien du Pacifique, le Canada n'aurait pas dans les conseils de l'empire l'influence dont il jouit à l'heure qu'il est, et la confédération des provinces ne se serait pas accomplie.

Inutile de discuter ce point, puisqu'aujourd'hui tous les hommes publics du pays reconnaissent combien le gouvernement conservateur a eu raison de faire cette dépense.

Il nous a fallu consacrer un montant considérable à la construction de l'Intercolonial, au creusement des canaux du Saint-Laurent, au creusement du canal Welland, à la construction du canal du Sault et à d'autres ouvrages publics considérables qui demeurent, aujourd'hui, des mounments impérissables attestant que le parti conservateur a, dix-huit années durant, administré les affaires de ce pays. Mais, que peut donc montrer, à l'heure qu'il est, le parti libéral en regard des montants énormes qu'il a dépensés ?

Quelles œuvres laissera-t-il derrière lui, lorsqu'il devra abandonner le pouvoir, l'an prochain, pour conserver le souvenir de son passage au timon des affaires? Il y en aura plusieurs. L'honorable ministre de l'Agriculture laissera comme chef-d'œuvre de son administration ces $500,000 de dépenses supplémentaires que nous a coûté le dénombrement de 1901, si on le compare au coût de celui de 1891. Un jour, il me prit fantaisie d'examiner sérieusement ce que nous a valu cette augmentaaion de dépenses. Je posai une question dans le but de me renseigner sur ce point, et l'on me répondit que ce dénombrement contenait un plus grand nombre de questions, et que c'était pour cela qu'il coûtait plus cher. J'ai examiné le premier volume de ce dénombrement—c'est le seul publié jusqu'à présent— et j'ai découvert en relisant ce qu'on y indique sous le titre d'état civil, un renseignement très important et qui fait partie de ces renseignements qui ont coûté au pays $500,000 de plus sous ce rapport, que pour le dénombrement de 1891 : dans mon comté, j'ai constaté, d'après ce document, qu'il y avait six mormons, un païen, tandis qu'il n'y a pas un seul protestant mentionné. Si c'est là le genre de renseignements qui nous a coûté un demi-million de dollars, j'espère que le ministre de l'Agriculture revisera la première édition du rapport du dénombrement. Je croyais qu'il y avait beaucoup de protestants dans mon comté, car le douze juillet, ils ont fait une jolie démonstration ; mais le ministre de l'Agriculture veut créer une impression différente. A mon point de vue, il a diffamé mon comté.

Monsieur l'Orateur, il y a quelques autres monuments qui perpétueront le souvenir du gouvernement actuel. Le ministre des Finances nous a accusés de ne pas protester contre ce qui a donné lieu à ces actions remarquables. Bien loin, dans le Yukon, sur l'Eldorado, un mineur avait creusé un puits jusqu'à la profondeur de 222 pieds; au lieu de rencontrer un riche filon, il tomba sur un lac souterrain qui menaça de causer une inondation. Il télégraphia immédiatement au ministre de l'Intérieur pour lui demander ce qu'il devait faire. Le ministre lui répondit par télégraphe de boucher l'orifice de ce puits. Or, celui-ci mesurait trois pieds par quatre pieds, et pour le faire boucher le ministre de l'Intérieur dépensa $6,000. Après avoir dépensé cette somme, on constata que ce trou restait ouvert. On jeta dans ce puits des sacs de pois et de fèves qui furent emportées on ne sait où. Je suppose qu'ils tombèrent au fond du lac. Cependant, avec ces $6,000 on ne peut réussir à fermer l'ouverture de ce puits. Il fallut donc dépenser plus d'argent, et l'on consacra $50,000 à cette entreprise. Le ministre de l'Intérieur ne tardait pas à apprendre que ce trou n'était pas encore bouché. L'entrepreneur déclarait qu'il louerait l'eau qui s'échappait de cette ouverture et qu'il paierait au gouvernement 10 pour cent des bénéfices qu'il retirerait. Il en est ainsi par tout le pays ; les ministres comblent des trous dans Ontario aussi bien que dans les provinces maritimes, dans tous les endroits où ils pensent se faire de nouveaux partisans.

Voilà le genre de monument que le parti libéral laissera derrière lui. Nous avons eu un exemple de tout cela, l'autre jour, relativement à ce crédit de $60,000 accordé pour certains travaux à la baie des Sept-Iles ; il s'agissait de boucher un trou le plus tôt possible, avant les élections. A la Grande-Vallée, le gouvernement a dépensé environ $65,000 pour améliorer la propriété d'un particulier, pour permettre à ce dernier de vendre celle-ci à un prix avantageux. Telles sont les œuvres que nos adversaires laisseront derrière eux, lorsqu'ils devront abandonner le pouvoir, œuvres qui ne peuvent être comparées au Pacifique, à l'Intercolonial, au canal du Sault-Ste-Marie, etc. Les monuments laissés par les libéraux ne demeureront pas.

Les membres de la droite disent qu'ils ont réduit l'impôt. Il y a quelques années, l'honorable ministre des Finances nous déclarait que le parti libéral n'avait jamais eu l'intention de diminuer les taxes, et j'ai cru alors qu'il énonçait honnêtement la politique du cabinet. Voici ses paroles :

Il était de la plus grande importance pour nous de maintenir une situation financière bien établie ; vu l'incertitude qui existait quant aux revenus que pourrait produire l'impôt diminué

ainsi, nous dûmes prendre les moyens de parer aux pertes qui pourraient résulter de l'application de ce tarif. On a cru surmonter cette difficulté en imposant des droits additionnels afin de contrebalancer ou de rendre profitable la perte résultant de cette diminution de droits .. .. .. Il nous fallait nécessairement augmenter le revenu sur certains articles, vu que sur d'autres articles nous devions subir un diminution dans le revenu.

M. CLARKE : Quand ce discours a-t-il été prononcé ?

M. HENDERSON : En 1900, je crois. Nous nous rappelons que le ministre des Finances, en 1897, a diminué les droits sur certains articles—par exemple sur les outils dont on se sert pour couper l'herbe, sur les faucilles, sur les fléaux, sur les faulx et autres articles de ce genre ; mais, en même temps, pour maintenir l'équilibre dans les finances aux yeux du public, il augmentait les droits sur le riz et sur d'autres marchandises nécessaires aux cultivateurs. Il disait à une bonne dame : Je diminue les droits sur votre robe de soie, mais je dois augmenter l'impôt que vous devez payer sur votre collerette de fourrure. De cette façon, il a pu montrer un état financier prospère. Il enlevait les droits sur un article pour les replacer sur un autre ; tout en ayant grand soin, pourtant, d'exiger plus de droits qu'il n'en enlevait, afin que la balance penchât toujours du bon côté.

A propos de cette question d'impôts, qu'on me permette de présenter un tableau qui a bien sa place ici, après ce que vient de nous dire l'honorable ministre des Finances. J'ai calculé avec soin la moyenne des droits imposés sur les articles soumis à l'impôt et ceux qui se trouvaient exempts de droits en 1898, première année de la mise en vigueur du tarif libéral.

J'ai trouvé que cette moyenne était de 18:61. Mais je veux être loyal envers l'honorable ministre des Finances. Dans ce calcul j'ai tenu compte des droits perçus sur tous les articles importés pour la consommation dans le pays. J'ai laissé de côté le maïs qui, à proprement parler, n'a pas été importé pour la consommation au Canada. J'ai, toutefois, tenu compte de l'augmentation des droits sur le tabac qui, tout en étant un droit d'accise, n'en constitue pas moins un impôt, qu'un item représente un droit d'accise ou de douane. On peut admettre le tabac en franchise et le déposer en entrepôt; mais quand il n'est pas en entrepôt, si l'on perçoit un droit sur cet article, il s'agit toujours d'impôt. Le gouvernement a encore accordé des primes, ce qui est une autre forme d'impôt, et nous devons en tenir compte si nous voulons avoir une idée exacte de la moyenne des taxes imposées au peuple. Je n'ai pas besoin de m'arrêter aux années 1899, 1900, 1901 ou 1902; j'arrive immédiatement à l'année 1903 et je constate que la moyenn de l'impôt est de 17.20 pour 100. Je remonte aux six années qui ont précédé l'arrivée des libéraux au pouvoir, et je fais des calculs semblables sur les mêmes bases. Je veux m'assurer si le peuple paie, aujourd'hui, moins ou plus d'impôt par tête de la population, qu'il n'en payait alors. En 1892, la moyenne de l'impôt était de 17.58 pour 100 ; elle se chiffrait à 17.45 pour 100 en 1893, à 17.24 pour 100 en 1894, à 17.05 pour 100 en 1895 et à 18.42 pour 100 en 1896, soit une moyenne de 17.55 pour 100 pour ces six années. Si nous comparons cette période de six ans qui a précédé la mise en vigueur du tarif actuel, aux six premières années de l'application de ce dernier, nous constatons le résultat suivant: la moyenne de l'impôt au cours de la première période a été de 17.55 pour 100, tandis qu'elle a été portée à 17.60 pour 100, soit une augmentation d'environ 1.20 de 1 pour 100 dans les six premières années de la mise en vigueur du tarif actuel. Je ne connais pas de calcul plus juste pour obtenir la moyenne de l'impôt que celui que je viens de faire. J'affirme donc que cette moyenne sur les marchandises soumises aux droits ou admises en franchise n'a pas été diminuée, mais qu'elle est plus élevée qu'elle n'était avant l'arrivée du parti libéral au pouvoir. L'honorable ministre semble confondre la taxe et la protection. A mon sens, ces deux choses sont bien différentes. La difficulté que soulève le tarif actuel, c'est qu'il nous donne trop peu de protection tandis que, par contre, il augmente l'impôt. C'est le contraire qu'il nous faut, et j'espère que lorsqu'il modifiera son tarif, le ministre des Finances adoptera ce principe. Il m'a fait plaisir de constater qu'il a appris quelque chose dans ce sens, au cours des dernières années. Demain, nous aurons peut-être l'occasion de discuter une mesure accordant une protection plus grande à une industrie très importante de ce pays, celle des lainages. Bien qu'on ait augmenté cette protection, je puis dire en toute vérité que cette modification aura pour résultat une diminution de l'impôt. Voilà comment nous demandons au ministre des Finances de changer son tarif, s'il veut aider le peuple de ce pays à réaliser les bénéfices et non pas permettre au Trésor d'encaisser $80,000,000, soit $40,000,000 de plus dans le coffre public.

Ce n'est pas ce dernier que nous voulons uniquement enrichir, mais c'est le peuple que nous désirons aider en lui permettant de faire de l'argent. Si nous n'agissons pas ainsi, comment pouvons-nous espérer que notre population pourra acquitter l'impôt? Je constate donc avec plaisir que le ministre va, dans un jour ou deux, soumettre à la Chambre une résolution dont l'effet sera d'aider l'industrie textile suivant les principes d'une plus grande protection et j'ose dire que cela aura pour résultat de diminuer l'impôt que le peuple est obligé de payer.

Mon honorable ami le ministre des Finances nous a dit que le gouvernement avait diminué les droits protecteurs sur le sucre. A mon point de vue, l'impôt sur cette denrée est aujourd'hui beaucoup plus élevé qu'il ne l'était à l'arrivée du parti libéral au pouvoir.

A cette époque, il y avait un droit d'un demi-cent par livre sur le sucre brut, mais, aujourd'hui, la moyenne de l'impôt est de 64½ cents par 100 livres au lieu de 50 cents. A mon avis, 14½ cents par 100 livres représentent une augmentation importante dans les droits sur le sucre brut. Converti en droit ad valorem, cet impôt de 50 cents par 100 livres, en 1896, représentait 23 pour 100, et, en 1903, le droit étant de 64½ cents par 100 livres, équivaut à 38 pour 100, soit une augmentation du droit ad valorem de 15 pour 100 sur le sucre brut seul. Je crois que lorsqu'on augmente l'impôt sur le sucre brut, on augmente le prix du sucre raffiné. En 1891, lorsque M. Foster enleva le droit sur le sucre brut, droit qui était, si je me rappelle bien, de 1½ cent par livre, le prix du sucre raffiné diminua dans tout le pays. Cet impôt n'était destiné qu'à des fins de revenu. Le gouvernement actuel base sa politique sur l'impôt, tandis que les conservateurs avaient pour politique d'enlever les droits sur un article de ce genre dès que cet impôt n'était plus nécessaire pour des fins de revenu. C'est pour cela que sir Leonard Tilley a enlevé les droits sur le thé et le café, et que M. Foster a fait disparaître l'impôt sur le sucre brut. Le résultat de cette politique fut une diminution dans les prix du thé, du café et du sucre. De 1891 à 1895, au cours d'une période de marasme commercial, M. Foster, d'un seul trait de plume, a remis au peuple de ce pays environ $19,000,000 qu'il aurait pu percevoir ; dans ce dernier cas, il ne se serait pas trouvé en face de ces déficits dont on entend parler si souvent. Mais M. Foster était un homme d'Etat qui connaissait les besoins de son pays. Il savait que le devoir d'un homme d'Etat n'est pas de retirer des impôts du peuple, quand le besoin ne s'en fait pas sentir. Il comprenait qu'il devait aider le peuple à gagner sa vie ; qu'il était de son devoir d'accorder à notre population, à aussi bon marché que possible, les articles que le Canada produisait. On nous dit que l'ancien gouvernement n'a jamais eu plus d'argent qu'il n'en avait besoin. Je ne suis pas prêt à dire que cette politique n'est pas sage. De quel droit un gouvernement aura-t-il plus d'argent qu'il n'en a besoin? De quel droit le ministre des Finances a-t-il $16,500,000 de plus que les besoins du pays ne l'exigent? C'est là mal administrer les finances.

L'honorable M. FITZPATRICK : Ecoutez écoutez !

M. HENDERSON : Je suis heureux de constater que j'ai du côté de la droite quelqu'un qui partage mon opinion.

L'honorable M. FITZPATRICK : La protection fait perdre la tête.

M. HENDERSON : Examinons ce que disaient, en 1900, les journaux partisans des ministres. Voici ce que le " Witness ", journal de Montréal, publiait :

M. Fielding dit que nous avons eu, l'an dernier, un excédent de $4,837,749 et que, d'après les apparences, l'exercice en cours accusera un excédent de $7,500,000 ; ce montant sera encore augmenté tout probablement au cours du prochain exercice. Or, tout cet argent est payé par le peuple sous forme d'impôts, et un excédent de revenus sur les dépenses nécessaires à l'administration publique signifie, à n'en pouvoir douter, qu'on a perçu sans nécessité cet argent du peuple.

Mais j'ai une autre autorité tout aussi explicite. Relisons ce que disait en 1883, le ministre des Douanes (M. Paterson). Assurément, il ne doit pas avoir oublié ce qu'il déclarait alors. Voici :

Quand le gouvernement est convaincu qu'il a un excédent de recettes, quand tous ses calculs lui démontrent la certitude de ce fait, il est de son strict devoir de diminuer les impôts.

Aujourd'hui, nous voyons nos adversaires agir précisément d'une tout autre façon. Ils augmentent l'impôt sur le tabac, sur le sucre et sur d'autres articles, et nous nous tournons du côté de mon honorable ami pour voir s'il s'en tiendra à ses déclarations de 1883. Mais il a été plus loin, en disant :

Il n'est pas du devoir d'un ministre des Finances de soutirer du peuple plus d'argent qu'il ne lui en faut absolument pour administrer la chose publique.

Je demande à mon honorable ami de dire à son collègue, l'honorable ministre des Finances, qu'il outrepasse son devoir et qu'il ne lui appartient pas de soutirer l'argent du peuple, quand le besoin ne s'en fait pas sentir. Mais mon honorable ami le ministre des Douanes a été plus loin encore. En 1883, il faisait la déclaration suivante qui est certainement celle qui condamne le plus le gouvernement actuel :

Que dirait-on d'un ministre des Finances en Angleterre, s'il ne pouvait estimer les besoins du pays à moins de $82,000,000 près ? On se moquerait de lui en disant qu'il ne peut comprendre l'état financier de son pays.

Je suis certain que si l'on tient compte du revenu total du Canada, $16,500,000 ne représentent pas un montant plus élevé que $82,000,000 comparés aux recettes générales de la Grande-Bretagne. L'honorable ministre des Finances se trouve donc condamné par son collègue. D'après ce dernier, il jouerait un rôle ridicule en ne pouvant comprendre l'état des finances du pays. Je suis heureux de constater que l'honorable ministre de la Justice m'a donné son approbation cordiale et partage mon opinion. Le parti conservateur n'a jamais eu pour politique de réclamer de notre population plus d'argent qu'il ne lui en fallait pour administrer les affaires du pays. Au contraire, il a diminué l'impôt sur tous les articles nécessaires à la vie, chaque fois qu'il constatait que cette taxe n'était pas nécessaire pour l'administration de la chose publique. Voilà aussi la politique que le gouvernement actuel devrait suivre.

L'honorable ministre des Finances a dit que l'opposition avait demandé à augmenter les droits sur le tabac, parce que nous avons voté, l'autre jour, en faveur d'une motion présentée par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). Il a prétendu que tout en condamnant l'augmentation des impôts, nous réclamons, cependant, un tarif protecteur plus élevé. Alors même qu'il en serait ainsi, est-ce que cela signifie nécessairement que nous demandons une augmentation des droits. Ne peut-on aider l'industrie du tabac sans augmenter l'impôt sur ce produit? L'honorable ministre veut-il laisser entendre que les dix-sept membres du cabinet, des hommes qui connaissent les affaires, ne peuvent naturellement favoriser l'industrie du tabac sans augmenter les droits ?

L'honorable M. FITZPATRICK: Ecoutez, écoutez.

M. HENDERSON : Si l'honorable ministre se trouvait à sortir de la Chambre, un jour de pluie, accourrait-il auprès du ministre des Finances pour lui demander d'élever les droits sur les chapeaux, afin de se protéger lui-même contre la pluie ? Ne vaudrait-il pas mieux pour lui entrer dans un magasin et acheter un parapluie ?

L'honorable M. FIELDING : Ou bien en emprunter un.

M. HENDERSON : Cela reviendrait à la même chose. Il y a quelques jours, nous avons discuté longuement la question de la destruction du chien de mer et la protection que nous devons accorder à l'industrie des pêcheries tout le long de notre littoral maritime. Se trouvera-t-il quelqu'un pour demander qu'on augmente les droits sur le poisson dans le but de protéger cette industrie ? Monsieur l'Orateur, il y a pour protéger l'industrie du tabac beaucoup d'autres moyens que celui qui consiste à augmenter les droits, et assurément, ces dix-sept hommes qui composent le gouvernement, peuvent les découvrir. Afin de rendre évident le point que je désire établir et de démontrer que nous sommes conséquents, je demanderai la permission de lire la résolution soumise par mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk) et qui se lit comme suit :

Le gouvernement n'a pas accordé à l'industrie du tabac au Canada la protection et l'encouragement auxquels elle avait droit.

Est-il question dans tout cela de l'augmentation de l'impôt sur le tabac ? Je ne crois pas que le ministre des Finances ou tout autre membre de cette Chambre puisse répondre dans l'affirmative. Mais cette résolution demande au gouvernement de protéger davantage l'industrie du tabac dans ce pays. Que veut donc mon honorable ami de Jacques-Cartier ? Il désire que le gouvernement prenne les moyens nécessaires pour détruire ce trust du tabac qui s'attaque aux principes vitaux de cette industrie.

L'honorable M. FITZPATRICK : Voilà ce que nous voulons faire.

M. HENDERSON : J'ai plaisir à constater que l'honorable ministre de la Justice comprend parfaitement la situation.

L'honorable M. FITZPATRICK : Ecoutez! écoutez ! Cela est très bien de votre part, vu la cabale qui se poursuit actuellement.

M. HENDERSON : L'honorable ministre des Finances a déclaré encore que le gouvernement, cette année, avait augmenté la subvention accordée aux territoires du Nord-Ouest, et il s'est plu à nous reprocher d'être opposés à l'augmentation des dépenses et de refuser par là à la population du Nord-Ouest un montant d'allocation plus élevé pour lui permettre d'administrer ses affaires. Je dis que c'est là une conclusion bien injuste à tirer. Comment ! la population des territoires du Nord-Ouest a doublé au cours des six ou sept dernières années. Pourquoi n'obtiendrait-elle pas une subvention plus considérable ? Si elle paie plus d'impôts, pourquoi n'en retirerait-elle pas sa juste part ? Ce n'est pas là une dépense que nous condamnons, mais que nous approuvons plutôt. Nous nous élevons contre les dépenses occasionnées par la fermeture d'un puits, par la construction de quais à la Grande-Vallée, aux Sept-Iles et à tous ces endroits où l'on exécute des travaux publics, non pour l'avantage du peuple, mais pour celui de certains particuliers. Non seulement nous approuvons l'augmentation de cette subvention aux territoires du Nord-Ouest, mais nous croyons de plus que la population de cette partie du pays est apte à se gouverner elle-même, à avoir son propre gouvernement, si on l'aime mieux ; à notre point de vue, les habitants de cette région devraient être indépendants du gouvernement fédéral dans les affaires qui nous intéressent directement. J'espère encore qu'avant que le canon annonce la fin de cette session, le ministre des Finances soumettra et fera adopter une mesure qui accordera à cette population ce qu'elle demande. En effet, les habitants des territoires réclament tous l'autonomie provinciale. Je ne vois aucune raison pourquoi on les tiendrait à l'écart et qu'on leur accorderait quelques centaines de milliers de dollars cette année, quelques autres de plus l'an prochain, les traitant ainsi en enfants ou en serfs. Ce n'est pas là le moyen pour former un peuple des colons de l'Ouest. Il faut donner à entendre à ces derniers qu'ils sont capables de se gouverner eux-mêmes ; il faut leur accorder une constitution qui leur permettra d'administrer leurs propres affaires. Si cela est accompli, je suis certain qu'on constatera bientôt un état de choses plus heureux dans nos territoires de l'Ouest.

Mon honorable ami a parlé du commerce du pays pour démontrer combien la prospérité s'est répandu au milieu de nous au cours des sept ou huit dernières années.

Tous, nous tirons gloire de ce que nous avons eu une période de sept années de pros-

périté. J'espère que la prédiction du ministre des Finances quand il nous a dit que nous étions au sommet de cette vague de prospérité, n'est pas près de se réaliser. J'ai confiance que l'honorable ministre entretient lui-même une autre opinion et qu'il croit, avec nous que le vent de la prospérité gonflera encore nos voiles durant plusieurs années à venir. C'est là ce que nous désirons tous. L'opposition ne compte pas un seul membre qui désire la ruine du pays ; nous ne prêchons pas cette doctrine-là. Nous aiderons le gouvernement tant qu'il sera au pouvoir,—nous espérons que, grâce au ciel, ce ne sera pas pour longtemps—à donner à ce pays, la meilleure administration qu'il puisse avoir. Quand les libéraux devront abandonner le pouvoir et nous céder la place, j'espère qu'ils suivront notre exemple et qu'au lieu de décrier le pays et ses ressources, ils nous prêteront toute l'aide possible. Je veux, cependant, appeler l'attention de la Chambre sur un fait qui mérite une courte mention. Je crois que la prospérité et le développement de ce pays sont évidents. J'ai devant moi un extrait d'un discours prononcé par le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), le 10 décembre dernier, à Toronto. On trouve dans cette harangue, des tableaux destinés à faire voir la moyenne par cent de l'augmentation du commerce dans un certain nombre des principaux pays du monde. Parmi ces derniers se trouvent le Canada, le Japon, la Colonie du Cap, les Etats-Unis, l'Italie, l'Allemagne, la Belgique, la République Argentine, la Suisse, la Grande-Bretagne et la France. Ces calculs démontrent que c'est le Canada qui a le plus fort percentage d'augmentation du commerce. Nous serions heureux de savoir que cela est exact. Nous trouvons ces mêmes tableaux dans les " Political Pointers, No 4 " qu'on distribuera par tout le pays pour instruire les libéraux sur la prospérité du Canada. J'ignore qui a préparé cette brochure, mais, quant à moi, elle porte la marque du ministre du Commerce. C'est dans un autre ministère qu'on a préparé les " Political Pointers " 1, 2 et 3. Ces calculs se rapportant aux différents pays que j'ai nommés, semblent établir une comparaison du commerce, entre les années 1895 et 1902. Mais, le croiriez-vous, Monsieur l'Orateur—je puis difficilement vous demander d'ajouter foi à cela avant de vous en être rendu compte par vous-même, ainsi que je l'ai fait en examinant les états du commerce et de la navigation—au lieu de donner les chiffres du commerce du Canada pour l'année 1902, le ministre du Commerce cite les chiffres de nos importations et de nos exportations au cours de l'année 1903. C'est grâce à ce moyen que l'honorable ministre réussit à prouver que le Canada a un percentage de commerce plus élevé que celui des autres pays?

Le percentage de l'augmentation du commerce du Japon est de 97·20, et si vous prenez les chiffres du commerce du Canada, pour l'année 1902, vous constaterez que nous sommes grandement surpassés, sous ce rapport, par ces îles de l'océan Pacifique qui combattent la Russie à l'heure qu'il est. Je ne dis pas cela pour jeter du discrédit sur le Canada. Il m'eût fait plaisir, en vérité, de voir notre pays à la tête de cette liste. Mais le Canada est assez vaste et sa prospérité est assez bien établie pour qu'il ne soit pas nécessaire de nous servir de chiffres que les faits ne prouvent pas. L'honorable déuté d'Elgin-est me demande d'indiquer la différence qui existe entre les tableaux de 1902 et ceux de 1903. Le commerce du Canada, en 1903, a été de $439,-212,202 ; en 1902, il représentait le montant de $392,499,953. Ce sont ces derniers chiffres qu'il aurait fallu citer dans la comparaison qu'on a faite du commerce actuel avec celui de 1895 qui représentait $200,204,242. L'augmentation du commerce de 1902 sur celui de 1895 a donc été de $192,295,711, ou de 96½ pour 100, tandis que celle du Japon a été de 97·20 pour 100. Nous constatons encore que de 1896 à 1900, le commerce du Chili a augmenté dans une proportion plus considérable. En parlant ainsi, je ne déprécie pas le Canada, mais ainsi que je l'ai dit, la prospérité du pays se prouve par elle-même ; il n'est pas nécessaire d'avoir recours à de faux calculs pour la démontrer. Nous nous vantons de la prospérité du Canada, prospérité reconnue par tout l'univers, je suis heureux de le dire.

Parlant, un jour, de la prospérité du Canada, Joseph Chamberlain, disait qu'elle était le résultat de l'énergie des habitants de ce pays. Traitant le même sujet, lord Strathcona et M. Balfour déclaraient que cette prospérité était due à notre instruction élémentaire et à notre haute éducation. L'honorable représentant de Norfolk-nord (M. Charlton) que nous avons le regret de ne pas voir ici, mais dont nous avons entendu souvent la parole dans cette Chambre, a déclaré que la prospérité du Canada était due à des causes indépendantes du gouvernement. Mais, M. l'Orateur, si la législation a quelque chose à faire dans la prospérité du pays, nous pouvons retracer celle-ci jusqu'à une époque qui a précédé de plusieurs années l'arrivée des libéraux au pouvoir. Je voudrais savoir—cette question a souvent été posée ici, mais je ne crois pas qu'on y ait jamais répondu d'une manière satisfaisante—je voudrais savoir quelle loi le gouvernement actuel a inscrite dans nos statuts et qui a eu pour effet de développer la prospérité du Canada. Personne ne répond. Nos adversaires avaient l'habitude de nous dire que cette prospérité était due au tarif de faveur. Mais ce dernier est attaqué aujourd'hui et le ministre des Finances est à le modifier, parce qu'il a ruiné les industries les plus importantes du Canada.

M. CLANCY : Le ministre a menacé de faire disparaître ce tarif.

M. HENDERSON : J'avais oublié ce détail. Je ne voudrais pas exprimer mon avis sur le champ, cependant, je me suis formé une opinion sur la politique qui sera la plus avantageuse au pays.

Le gouvernement actuel ne peut pas se vanter d'avoir mis dans les statuts une seule loi qui a causé cette prospérité, mais en 1878, le grand chef du parti conservateur, sir John A. Macdonald, adopta une politique nationale, la protection, qui fut la base de la prospérité actuelle du pays. C'est sur cette base que le gouvernement actuel est aujourd'hui obligé de s'appuyer ; il met de côté sa politique de préférence pour revenir à la base solide que le vieux chef a posée il y a vingt-cinq ans. Je vous demande pardon, M. l'Orateur, et je demande pardon à la Chambre d'avoir parlé aussi longtemps ; j'aurai cependant à demander votre indulgence encore une fois pendant la présente session.

M. R. L. BORDEN : Un mot seulement avant que le vote soit pris. Je n'ai pas entendu tout le discours de l'honorable ministre des Finances, mais il a, je crois, reproché à l'opposition de ne pas avoir refusé de voter un grand nombre de crédits que le gouvernement a demandé au parlement pendant les sept ou nuit dernières années. Mon honorable ami de Halton (M. Henderson) a très bien répondu à ce reproche. Il a montré que de 1878 à 1896 le parti libéral a laissé voter sans protester, moins peut-être un demi-million de dollars, des subsides s'élevant à $603,000,000. Le reproche du ministre des Finances ne s'adressait donc pas autant à l'opposition d'aujourd'hui qu'à ses collègues, l'honorable ministre des Douanes, l'honorable ministre du Commerce et autres membres du parti libéral alors au parlement. Pendant toute cette période, c'est à peine si le parti libéral s'est opposé à la treizecentième partie de la dépense. Notre dossier est meilleur, si on veut se donner la peine de regarder le hansard. Conséquemment, le reproche de l'honorable ministre des Finances s'adresse moins à l'opposition qu'à ses propres amis qui ne doivent pas être bien satisfaits de lui.

Je ne me suis pas levé cependant pour parler de cela, mais pour relever une remarque du ministre des Finances que j'ai trouvée un peu inconséquente avec ses discours passés. Il a dit que la gauche demandait une augmentation de protection, et il a dit que cela signifiait nécessairement plus de taxes. Mais il s'est repris ensuite et a dit que la protection pouvait avoir l'effet d'augmenter le prix des marchandises manufacturées dans le Canada et empêcher d'en importer du dehors. Je conteste absolument cette prétention, et je dis qu'un tarif plus élevé ne signifie pas nécessairement taxation plus élevée, et voici mes raisons. Le premier résultat serait de diminuer le revenu en fermant l'entrée aux marchandises étrangères auxquelles seraient substituées des marchandises fabriquées au Canada, ce qui donnerait de l'emploi à notre population.

L'honorable M. FIELDING : Les marchandises coûteraient plus cher.

M. R. L. BORDEN : J'ai défié autant comme autant l'honorable ministre et ses amis, dans cette Chambre et dans les assemblées publiques, d'indiquer un seul article fabriqué au Canada et soumis à une concurrence raisonnable, dont le prix ait été augmenté par la protection ou qui ne puisse pas soutenir favorablement la comparaison avec le prix d'un article similaire fabriqué et vendu dans un pays étranger, et tant qu'on n'aura pas relevé ce défi l'honorable ministre n'a pas le droit de parler comme il parle.

Ne sait-il pas qu'il contredit son propre chef lorsqu'il dit cela ? Parce que depuis deux ans l'honorable chef du gouvernement, dans ses efforts pour déprécier la politique protectrice aux Etats-Unis, a répété que dans ce pays la concurrence ruinait les manufacturiers qui s'égorgeaient les uns les autres, suivant son expression, et abaissaient leurs prix tellement qu'ils ne pouvaient continuer longtemps à ce jeu. Voilà ce que pense le chef du gouvernement de la protection élevée des Etats-Unis, mais l'honorable ministre des Finances qui a dû, j'en suis sûr, exprimer quelquefois la même opinion, nous dit aujourd'hui qu'un tarif plus élevé augmentera le prix des marchandises. Je nie cela et je dis que la concurrence maintiendra les prix à un chiffre raisonnable. J'oserais dire qu'il y a aujourd'hui au Canada des manufacturiers qui ne veulent pas plus de protection sur certains articles du moins, et je crois que l'honorable ministre des Douanes en connaît, jusqu'à ce que les concurrents soient éliminés, et ensuite ils demanderont au gouvernement d'élever le tarif afin de faire plus de profits.

M. HEYD : Exactement.

M. R. L. BORDEN : Et cependant mon honorable ami le ministre des Finances prétend qu'un tarif plus élevé fera hausser les prix des marchandises.

M. HEYD : N'est-ce pas ce que vous dites vous-même?

M. R. L. BORDEN : Pas du tout. Je dis que si vous donnez une protection suffisante pour maintenir nos manufactures, la concurrence qui en résultera empêchera l'élévation des prix ; et s'il y en a qui dans cette Chambre ne peuvent pas comprendre cela, tout ce que je puis dire c'est qu'ils n'ont pas beaucoup étudié la question.

Mon honorable ami le ministre des Finances s'attribue le mérite d'avoir augmenté la subvention des territoires du Nord-Ouest. L'année dernière j'ai proposé une résolution accordant l'autonomie provinciale aux territoires, mais le ministre des Finances ou le premier ministre, je ne me rappelle plus lequel, exprimèrent l'opinion que cette autonomie ne devait pas être accordée avant plusieurs années. La population des territoires est aujourd'hui de 400,000 à 500,000, je crois, et d'ici à la fin de l'année, si le ministre des

Finances ne se trompe pas dans ses prédictions, elle sera de 600,000 âmes. Si le gouvernement avait fait voter une loi accordant l'autonomie provinciale aux territoires cette loi n'aurait pu être mise à exécution avant que la population des territoires eût atteint 600,000 âmes, et cependant le gouvernement a laissé passer tout cette session sans dire un seul mot indiquant qu'il veut acorder l'autonomie provinciale aux territoires. L'honorable ministre des Finances est fier cependant de pouvoir dire à la Chambre que le gouvernement a accordé entre $200,000 et $300,000 de plus aux territoires cette année. Mais ce n'est pas ce qu'il faut. Les territoires ont aujourd'hui une population cinq fois plus considérable que celle de l'Ile du Prince-Edouard, double de celle de la Colombie, plus nombreuse que celle du Manitoba, et aussi forte que celle du Nouveau-Brunswick, et cependant pour des raisons que l'on n'a jamais expliquées d'une façon satisfaisante au pays, les territoires ont toujours été traités en pupilles, ainsi que mon honorable ami (M. Henderson) l'a si bien dit, et on espère les satisfaire avec une augmentation de subvention qu'on leur accordera de temps à autre.

La conduite du gouvernement ne lui vaudra certainement aucunes félicitations. Je suis heureux cependant de voir que le gouvernement accorde aux territoires une augmentation de subvention qui leur permettra d'exécuter certains travaux absolument nécessaires, beaucoup plus nécessaires qu'ils sont dans l'Est, à cause de l'immigration qui s'y porte et qu'il ne faut pas décourager; au contraire il faut lui fournir des moyens de communication par chemins de fer et autrement si nous voulons qu'elle réussisse. Je veux aussi protester contre cette pratique que le gouvernement a adoptée d'attendre aux derniers jours de la session pour déposer des budgets supplémentaires de dix, douze ou quinze millions que nous sommes obligés de voter à la hâte sans avoir le temps de les critiquer. Je ne crois pas que ce soit bien de la part du gouvernement. La présente session s'est ouverte le 10 mars, et si ce gouvernement avait un peu le sens des affaires ainsi qu'il le prétend, il aurait pu soumettre tous ces crédits à la Chambre vers le milieu de mai, et s'il ne le pouvait pas pour le milieu de mai il aurait dû les déposer au moins le 1er juin afin de nous donner un temps raisonnable de les étudier et critiquer comme ils devraient l'être. Au lieu de cela le gouvernement attend aux dernières heures de la session pour demander aux députés de lui faire des ouvertures de crédit de $12,000,000 à $15,000,000 dans l'espérance que dans leur hâte de retourner dans leurs foyers dont ils sont éloignés depuis tant de mois, ils ne peurront ou ne voudront leur donner une étude attentive et les accorderont sans un mot de protestation. Mais pour ma part je veux protester. Si mon honorable ami le ministre des Finances ou n'importe quel autre membre du gouvernement avaient essayé de défendre cette pratique, j'aurais écouté leurs raisons avec attention, mais le gouvernement ne donne pas de raisons et je dis qu'il agit contrairement à l'esprit de la constitution et ne nous donne plus qu'un semblant de gouvernement parlementaire. Je ne veux pas retenir la Chambre plus longtemps. Je n'étais levé principalement pour protester contre cette manière de conduire les affaires du pays.

La Chambre vote comme suit sur l'amendement de M. Bell :

POUR :

Messieurs

Alcorn,	Kidd,
Armstrong,	Lancaster,
Avery,	LaRivière,
Barker,	Lefurgey,
Bell,	Lennox,
Blain,	Léonard,
Borden (Halifax),	MacLaren (Perth),
Boyd,	McGowan,
Brock,	Monk,
Bruce,	Morin,
Carscallen,	Osler,
Clancy,	Porter,
Clare,	Pringle,
Clarke,	Richardson,
Cochrane,	Robinson (Elgin),
Culbert,	Seagram,
Daniel,	Sherritt,
Donnelly,	Smith (Wentworth),
Earle,	Sproule,
Gilmour,	Thomson (Grey),
Hackett,	Tolton,
Henderson,	Vrooman,
Ingram,	Wilmot,
Johnston (Cardwell),	Wilson.—48.

CONTRE :

Messieurs

Archambault,	Johnston (Lambton),
Bazinet,	Kendall,
Beith,	Lapointe,
Béland,	Laurier (sir Wilfrid),
Bickerdike,	Laurier
Blanchet,	(L'Assomption),
Borden (sir Frederick),	Lavergne
Bourassa,	(Drum. et Artha.),
Bourbonnais,	LeBlanc,
Brodeur,	Logan,
Brown,	Loy,
Bruneau,	Macdonald,
Campbell,	Mackie,
Carbonneau,	MacKinnon,
Champagne,	Maclaren
	(Huntingdon),
Christie,	Macpherson,
Copp,	McEwen,
Costigan,	McGugan,
Cowan,	McIsaac,
Davis,	McLennan,
Delisle,	Malouin,
Demers (Lévis),	Marcil (Bagot),
Demers (Saint-Jean),	Mignault,
Desjardins,	Mulock (sir William),
Douglas,	Oliver,
Erb,	Paterson,
Ethier,	Power,
Fielding,	Reid (Ristigouche),
Fisher,	Riley,
Fitzpatrick,	Rivet,
Fortier,	Roche (Halifax),

Gallery,
Galliher,
Gauvreau,
Geoffrion,
Gervais,
Gibson,
Girard,
Gould,
Grant,
Guthrie,
Harwood,
Haszard,
Heyd,
Holmes,
Hughes (King, I.P.-E.),
Hyman,
Ross (Rimouski),
Ross (Victoria, N.-E.),
Ross (Yukon),
Rousseau,
Russell,
Scott,
Stephens,
Sutherland (Essex),
Thompson (Hald'd et Monck),
Tolmie,
Tucker,
Turcot,
Turgeon,
Wright.—90.

ABSTENTIONS SIMULTANEES.

Ministériels.	Opposition.
Cartwright (sir R.),	Taylor,
Lovell,	Reid (Grenville),
Law,	Tisdale,
Marcil (Bonaventure),	Tupper,
Parmelee,	Kendry,
German,	Casgrain,
Lang,	Roddick,
Lemieux,	Pope,
McCool,	Halliday,
Meigs,	Bennett,
Préfontaine,	Birkett,
Sinclair,	Rosamond
Stewart,	Tarte
Calvert,	Maclean
Harty,	Northrup,
Wallace,	Robinson (Northumberland),
Dyment,	McCormick,
McColl,	Ward,
Emmerson,	Fowler,
Sutherland (Oxford),	Haggart,
Wade,	Kaulbach,
Tobin,	Kemp,
Angers,	Ball,
Bureau,	Ganong,
Johnston (Cap-Breton),	Hughes (Victoria),
Lavergne (Montmagny),	Lavell,
Lewis,	Goufley,
Matheson,	Hale,
Morrison,	Calvin
Sifton,	Roche (Marquette),
Smith (Vancouver).	Broder.

L'amendement est rejeté.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.

Ministère des Chemins de fer et Canaux—Pour pourvoir aux appointements de J. Proulx, nommé commis de 2e classe cadette, à $900, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $900.

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : M. Proulx a passé ses examens, mais il dépasse la limite d'âge.

Chemin de fer Intercolonial—Outillage portatif pour percer et couper les rails, $14,000.

M. HAGGART : Ce chiffre me semble un peu élevé pour un outillage de ce genre.

L'honorable M. EMMERSON : C'est un outillage portatif dont nous avons absolument besoin et qui économise beaucoup de temps et de travail dans la pose des rails. Nous n'en avons pas sur l'Intercolonial et il est nécessaire que nous en ayons un. Il sera semblable à celui du Grand Troc.

Prolongement de l'Intercolonail jusqu'à Sydney-Mines, $25,000.

L'honorable M. EMMERSON : Cette somme servira à prolonger l'Intercolonial jusqu'à Sydney-Mines. Cette ville a augmenté considérablement depuis l'ouverture des mines d'acier et de charbon par la Compagnie "Nova Scotia Steel and Coal", et il est désirable de relier Sydney-Mines à l'Intercolonial par un service de trains régulier. Le coût est estimé à $25,000.

M. SAM. HUGHES : Quelle est la distance ?

L'honorable M. EMMERSON : Un peu plus de deux milles et demi.

M. HAGGART : Combien coûtera le terrain et combien la construction ?

L'honorable M. EMMERSON : L'exploration finale n'est pas encore faite. Deux ou trois tracés sont proposés, mais nous n'avons pas encore fait de choix. Le terrain ne coûtera pas plus de 7,000 à $8,000.

M. HAGGART : $62,000 est une forte somme pour la construction de deux milles et demi de chemin de fer.

L'honorable M. EMMERSON : Cela comprend les gares et les voies d'évitement aux deux bouts. Il faudra beaucoup de ces voies, surtout à Sydney-Mines.

Chemin de fer Intercolonial—Agrandissement dans les installations à Amherst, $16,000.

L'honorable M. EMMERSON : Nous voulons doubler la voie à Amherst sur une longueur de 3,500 pieds, agrandir la station et poser de nouvelles voies d'évitement. Amherst est un centre très important ; il s'y fait un grand commerce de bois et nous y avons les usines pour la réparation de nos wagons. Le coût total des réparations nécessaires s'élèvera à $30,000. Nous avons déjà $15,000 dans le budget principal de 1904-1905, et $16,000 ici.

Chemin de fer Intercolonial—Déplacement de la voie à l'embranchement de Saint-Léonard, $20,500.

L'honorable M. EMMERSON : Le déplacement de la voie à Saint-Léonard sera d'un quart de mille environ, et elle est faite dans le but de faire disparaître une courbe et une rampe très fortes à l'approche du pont sur la rivière Nicolet. Il faudra aussi reconstruire ce pont très prochainement et nous demandons une ouverture de crédit dans ce but. L'emplacement actuel du pont n'est pas favorable et il faudra le reconstruire un peu plus haut sur la rivière. Cela nous permettra de redresser le chemin et faire disparaître une courbe double très mauvaise.

La rampe sera aussi diminuée de ⅛ à 5 pour 100, ce qui fait une différence de 8 pour 100.

M. HAGGART : C'est peut-être le bon moment pour le ministre de nous dire quelles sommes le gouvernement a dépensées sur le compte du capital depuis l'achat de ce chemin de fer. Lors de l'achat de cette ligne le ministre nous a dit qu'il était en excellent état et n'avait pas besoin de réparations.

L'honorable M. EMMERSON : Cette déclaration était parfaitement exacte ; mais ceci n'est pas une réparation ; c'est une amélioration : le redressement d'une courbe et la diminution d'un rampe. La déclaration que la ligne était en excellent état lors de son achat est parfaitement juste. Cela a été expliqué et admis dans ce temps-là.

M. HAGGART : Je regrette beaucoup de contredire le ministre. Cela n'a pas été expliqué. On ne nous a pas parlé des courbes trop fortes sur la ligne ; mais le ministre d'alors nous a promis que l'on tiendrait un compte séparé pour cette partie du réseau, et nous voulons savoir ce qui a été dépensé sur le compte du capital depuis son achat.

L'honorable M. EMMERSON : Nous n'avons pas tenu de compte séparé à cet effet, et je serais obligé de faire l'addition de ce qui a été dépensé d'année en année.

M. HAGGART : Le ministre devrait être prêt à répondre à cette question. Lorsque le gouvernement a acheté ce chemin de fer on nous a assuré qu'il était en excellent état. Nous avons nié qu'il fut à l'égal de l'Intercolonial et on nous a promis que l'on tiendrait un compte séparé des dépenses imputables sur le capital.

L'honorable M. EMMERSON : Je n'ai pas ces chiffres, dans le moment. Il faudrait en faire faire l'addition dans les livres. Si l'honorable député désire les avoir, je pourrai les lui donner, mais je ne les ai pas ce soir.

M. HAGGART : J'ai certainement droit d'avoir ce renseignement. On peut nous demander $1,000,000 pour des rails d'acier, et nous ne saurions pas combien on en aura posé sur la ligne de Drummond.

L'honorable M. EMMERSON : Les livres donnent toutes ces dépenses en détail.

M. BARKER : L'honorable ministre doit savoir que l'argent n'est pas toujours dépensé de la manière qu'il a l'intention de le dépenser.

L'honorable M. EMMERSON : L'argent ne peut être appliqué à d'autres fins que celles pour lesquelles il a été voté.

M. HAGGART : Alors on n'a pas tenu de compte séparé ainsi qu'il avait été promis ?

L'honorable M. EMMERSON : Le rapport de l'auditeur général donne les différents points de l'Intercolonial où l'argent a été dépensé. Il n'y a pas de compte spécial pour ce que l'on appelle le chemin de fer Drummond.

M. BARKER : Le gouvernement a-t-il dépensé de l'argent sur le compte du capital pour ce chemin ?

L'honorable M. EMMERSON : Oui.

M. BARKER : Combien ?

L'honorable M. EMMERSON : Je n'ai pas les chiffres ici.

M. BARKER : Après ce que nous a dit l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) je crois que nous avons le droit de connaître ces chiffres avant d'accorder ce crédit.

L'honorable M. EMMERSON : Le seul moyen que j'aurais de donner ces chiffres serait de les chercher dans le rapport de l'auditeur général de l'année dernière.

M. BARKER : Vu les promesses qui ont été faites lors de l'achat de la ligne, la Chambre a certainement le droit de savoir quelle somme on y a dépensée l'année dernière sur le compte du capital. Peu nous importe où le ministre prendra ses renseignements ; nous voulons les avoir et il devrait être capable de nous les donner.

L'honorable M. EMMERSON : Je crois avoir dit assez clairement qu'il n'y a pas de compte séparé pour le chemin de fer de Drummond.

M. BARKER : L'honorable ministre n'a-t-il pas dit que nous pourrions trouver ces dépenses dans le rapport de l'auditeur général ?

L'honorable M. EMMERSON : J'ai dit que le rapport de l'auditeur général contient tous les détails des dépenses sur le compte du capital du réseau de l'Intercolonial.

M. BARKER : L'honorable ministre aura peut-être pitié de notre ignorance, et consentira à nous donner les renseignements utiles. Lorsque le gouvernement a acheté le Drummond il nous a donné l'assurance qu'il n'y aurait pas de dépense à faire sur le compte du capital pour cette ligne, mais aujourd'hui le ministre nous dit qu'on en a fait, et lorsqu'on lui en demande les chiffres, il rit et nous dit qu'il ne sait pas combien on a dépensé.

L'honorable M. EMMERSON : Je ne pourrais pas vous donner les chiffres, parce qu'il n'y a pas de compte séparé pour la section de Drummond de l'Intercolonial.

M. HAGGART : Je suppose que l'on ne tient pas non plus de compte séparé des recettes et dépenses.

L'honorable M. EMMERSON : Non.

M. HAGGART: Comme cela il n'y a aucun moyen de trouver quelles sont les recettes et dépenses du chemin de fer de Drummond?

L'honorable M. EMMERSON : La section de Drummond n'est pas plus séparée de l'Intercolonial que celles de Saint-Jean, Moncton ou la pointe des Chênes. Elles font toutes partie de l'Intercolonial, et on ne tient pas de compte séparé pour aucunes d'elles.

M. HAGGART : Je suppose qu'avec un peu de temps vous pourriez donner ces chiffres?

L'honorable M. EMMERSON : Je ne pourrais pas dire quelles sont les recettes et les dépenses d'une section en particulier.

Chemin de fer Intercolonial—Déplacement de la voie à Mitchell, $25,100.

L'honorable M. EMMERSON : Ce déplacement aura un mille et demi, et raccourcira la distance, tout en faisant disparaître une très forte courbe, et donnant une approche plus facile à la station.

M. HAGGART : Où est cette station?

L'honorable M. EMMERSON : Mitchell est la première station à l'est de la rivière Nicolet, sur la ligne de Drummond à 86 milles de Lévis.

M. HAGGART : Cette somme suffira-t-elle pour finir les travaux, ou avez-vous un autre crédit dans le budget principal ?

L'honorable M. EMMERSON : Elle suffira pour tous les travaux.

M. HAGGART : A Saint-Léonard et à Mitchell?

L'honorable M. EMMERSON : Oui.

M. HAGGART : Les travaux sont-ils donnés à l'entreprise?

L'honorable M. EMMERSON : Oui, à l'entreprise ; il y a un pont à construire et autres travaux.

Chemin de fer Intercolonial—Pour réduire la courbe à Birch-Cove, $84,500.

L'honorable M. EMMERSON : Il y a une très mauvaise courbe faite en "S" entre Bedford et Halifax.

M. HAGGART : Cette somme suffira-t-elle pour achever les travaux ?

L'honorable M. EMMERSON : Oui.

M. HAGGART : Y a-t-il un autre crédit dans le budget principal.

L'honorable M. EMMERSON : Non ; c'est tout.

M. BARKER : Cette courbe est-elle où vous doublez la voie?

L'honorable M. EMMERSON : Oui. Nous demanderons des soumissions immédiatement.

M. BARKER : Vous proposez-vous de faire les travaux de la courbe séparément de ceux pour doubler la voie?

L'honorable M. EMMERSON : Le nouveau chemin traversant l'anse au bassin de Bedford sera à double voie. Celui qui en aura l'entreprise le fera immédiatement de largeur suffisante pour poser deux rangs de rails.

M. HAGGART : Combien pour dommages aux terrains ?

L'honorable M. EMMERSON : Rien. Nous remplissons virtuellement le bassin.

M. DANIEL : Quelle sera la longueur du rayon de la courbe ?

L'honorable M. EMMERSON : Environ 1,140 pieds.

Doublement de la voie sur certaines parties de l'Intercolonial, $150,000.

M. BARKER : Lorsqu'il a été question de ces travaux dans le budget principal, j'ai dit au ministre que je lui demanderais de déposer tous les documents qui s'y rapportent.

L'honorable M. EMMERSON : Nous avons adjugé l'entreprise en deux lots, dont l'un fut concédé à la maison Reid et Archibald, et l'autre à M. Reid McManus. Sur la section de Richmond, c'est-à-dire de Richmond à Rockingham, environ deux milles et demi, le nivellement est fait à prix détaillés par Reid et Archibald. Le chemin de fer a fourni des ouvriers et des matériaux et une certaine somme pour indemniser les propriétaires de terrains. Je déposerai tous les documents sur le bureau de la Chambre.

M. BARKER : A-t-on demandé des soumissions ?

L'honorable M. EMMERSON : Oui dans les deux cas.

M. BARKER : Un des marchés fait mention de prix détaillés?

L'honorable M. EMMERSON : Le premier. L'autre est à forfait.

M. BARKER : Pourquoi ce changement ?

L'honorable M. EMMERSON : C'était simplement du nivellement qu'il y avait à faire. On a demandé des soumissions à forfait et la plus basse, celle de M. Reid McManus, à $68,500, a été acceptée.

M. BARKER : Combien avez-vous reçu de soumissions?

L'honorable M. EMMERSON : Si je me rappelle exactement, cinq. Il y en avait une à $70,000, une à $75,000 environ, une à $95,000.

M. BARKER : C'était le prix à forfait ?

L'honorable M. EMMERSON : Oui.

M. BARKER : Combien les soumissionnaires ont-ils été obligés de déposer avec leurs soumissions ?

L'honorable M. EMMERSON : Dix pour cent. Je crois que c'est le chiffre ordinaire pour les entrepreneurs soumissionnant pour une entreprise jusqu'à concurrence de $250,-

000. Lorsque le chiffre est plus élevé le percentage est moindre.

M. BARKER : Le dépôt était en proportion du chiffre de la soumission ?

L'honorable M. EMMERSON : Oui.

M. BARKER : Cette règle s'appliquait à toutes les soumissions.

L'honorable M. EMMERSON : Oui.

M. BARKER : A-t-on donné aux soumissionnaires des renseignements sur la nature du sol.

L'honorable M. EMMERSON : Ainsi que mon honorable ami pourra le voir par les documents, le cahier des charges est fait d'une façon très complète. Les soumissionnaires étaient obligés d'aller examiner le terrain eux-mêmes.

M. BARKER : Vous avez seulement fourni les plans et devis.

L'honorable M. EMMERSON : Oui.

M. BARKER : Le département connaissait-il la nature du terrain ?

L'honorable M. EMMERSON : Oui, l'ingénieur l'avait étudié avant de préparer son cahier des charges.

M. BARKER : A-t-on donné à quelques-uns des entrepreneurs des renseignements sur la nature du terrain ?

L'honorable M. EMMERSON : Les entrepreneurs étaient obligés d'aller voir le terrain eux-mêmes. Nous ne leur avons donné que les plans, profils, devis et cahier de charges.

H. BARKER : Je demande si le département a donné aux entrepreneurs le bénéfice des renseignements qu'il avait acquis sur la nature du terrain.

L'honorable M. EMMERSON : Pas d'autres renseignements que ceux contenus dans le cahier des charges.

M. BARKER : Nous verrons ce que contient ce cahier. Mais ce que je désire, c'est savoir si le département a fourni sur la nature du terrain d'autres renseignements aux entrepreneurs que ceux contenus dans le cahier des charges.

L'honorable M. EMMERSON : Non, pas d'autres. Je crois pourtant m'exprimer assez clairement. Le député n'a pas donné aux entrepreneurs d'autres renseignements que ceux contenus dans le cahier des charges.

M. BARKER : Pas d'autres ?

L'honorable M. EMMERSON : Pas d'autres, je l'ai déjà dit. Vais-je être obligé de faire serment ?

M. BARKER : Je veux bien accepter la parole de l'honorable ministre; mais la difficulté est d'obtenir une réponse.

L'honorable M. EMMERSON: J'ai répondu pourtant plusieurs fois.

M. BARKER : J'ai demandé si le député avait fourni aux entrepreneurs d'autres renseignements sur la nature du sol à part ceux contenus dans le cahier des charges.

L'honorable M. EMMERSON : Ainsi que je l'ai dit peut-être dix fois déjà, nous n'avons pas donné aux entrepreneurs d'autres renseignements que ceux contenus dans le cahier des charges.

M. BARKER : Le ministre n'a répondu que lorsque je lui eus posé la question une demi-douzaine de fois environ.

L'honorable M. EMMERSON : Nous avons donné deux milles et demi de voie à faire à Reid et Archibald. Entre le pont de Bedford et la bifurcation de Windsor, une distance d'un peu plus de cinq milles, l'entreprise a été accordée à Reid McManus. Nous nous proposons de prolonger le chemin de Rockingham à Birch Cove, une distance de trois quarts de mille. Ensuite de Birch Cove à Bedford, trois milles et trois quarts ; ensuite douze milles à partir de Richmond. Le coût total est estimé à $303,257.75.

M. HAGGART : Coût total des douze milles ou de tous les travaux énumérés par le ministre ?

L'honorable M. EMMERSON : De tous les travaux, et cela comprend le pont à Bedford.

M. HAGGART : Combien a coûté le pont ?

L'honorable M. EMMERSON : Environ $45,000.

M. DANIEL : Sera-ce un pont en fer ?

L'honorable M. EMMERSON : En fer avec fondation en pierre. Nous construirons aussi deux milles de voie ferrée entre Stellarton et New-Glasgow. Ce bout de chemin de fer est rendu nécessaire par le commerce de charbon qui se fait à cet endroit. Le coût des travaux depuis Stellarton jusqu'à New-Glasgow est estimé à environ $46,000. Maintenant nous demandons $150,000 pour tout finir.

M. HAGGART : Sur quelle longueur vous proposez-vous de doubler la voie?

L'honorable M. EMMERSON : Il y a douze milles de Richmond à Windsor, et deux milles ensuite jusqu'à New-Glasgow, ce qui fait quatorze.

M. HAGGART : Vous faites certainement d'autres travaux à part cela. Vous dites que le coût total sera de $336,000; le pont coûtera $40,000, ce qui laisse $290,000 pour le doublement de la voie, soit plus de $25,000 par mille.

L'honorable M. EMMERSON : Les travaux n'ont pas coûté plus que l'estimation qui aura été faite. Ils ont été donnés à l'entreprise, après qu'on eut demandé des soumissions.

Les travaux n'ayant pas coûté plus que l'estimation, c'est une preuve que celle-ci a été bien faite, et cela me justifie de croire que pour le restant des travaux à faire l'estimation est passablement juste. Naturellement on doit tenir compte du nouveau pont

à Bedford, qui a coûté $45,000. Les deux milles de chemin de Stellarton à New-Glasgow sont estimés à $6,000.

M. HAGGART : Cela fait environ $23,000 du mille, et l'autre partie où vous doublez la voie va coûter environ $25,000 du mille, n'est-ce pas ?

L'honorable M. EMMERSON : Cela dépend. D'après le marché passé avec Reid et Archibald, le coût sera de $20,000 par mille, et d'après l'adjudication à Reid-McManus, environ $22,000. De Rockingham à Birch-Cove, il coûtera $20,700.

Chemin de fer Intercolonial—Matériel roulant (à voter de nouveau, $519,000), $1,000,000.

L'honorable M. EMMERSON : Cette somme servira à l'achat de vingt nouvelles locomotives, quelques wagons-dortoirs et wagons de première classe, wagons-réfectoires, wagons-poste et wagons à marchandises, aussi quelques wagons à ballast et des wagons-salons.

M. HAGGART : Avez-vous besoin de ces nouvelles locomotives ?

L'honorable M. EMMERSON : Nous en avons un très grand besoin. Il y en aura douze qui coûteront $24,000 chacune et les autres $22,000, environ. Nous les achetons aux usines de Kingston et nous avons demandé des soumissions.

M. BARKER : Combien de wagons-dortoirs le ministre se propose-t-il d'acheter, et à quel prix ?

M. EMMERSON : Nous nous proposons d'acheter dix wagons-dortoirs de première classe au prix de $20,850 chaque.

M. BARKER : Combien cela fera-t-il avec ceux que vous avez déjà ?

L'honorable M. EMMERSON : Il nous en faut dix de plus que le nombre que nous avons déjà. Nous avons été obligés d'en acheter quatre en toute hâte lorsque nous avons inauguré le nouveau service maritime limité entre Halifax et Montréal.

M. HAGGART : Comment va ce nouveau service ? Donne-t-il des profits ?

L'honorable M. EMMERSON : Il n'a été inauguré qu'au mois de juillet, mais les wagons sont toujours bien remplis et on paraît en être très satisfait. Sir Sandford Fleming m'a dit l'autre jour qu'il avait fait le voyage par ce train entre Halifax et Montréal et qu'il ne connaissait pas de meilleur service sur le continent.

M. DANIEL : Ce train fait-il raccordement avec Saint-Jean ?

L'honorable M. EMMERSON : Oui, il y a un train qui va de Moncton à Saint-Jean.

M. DANIEL : Quelle sorte de wagons avez-vous sur l'embranchement de Saint-Jean ? On m'a dit qu'ils n'étaient pas de même qualité que ceux sur la ligne entre Halifax et Sydney.

L'honorable M. EMMERSON : Au contraire. Les wagons sur la ligne de Saint-Jean, wagons-dortoirs, voitures ordinaires, sont tous semblables à ceux qui circulent sur la ligne principale. On a mis un train spécial pour les touristes qui vont à l'île du Cap Breton. On l'appelle le train de Boston. Nous avons été court de wagons et nous avons entendu des plaintes au sujet de quelques-uns des wagons que nous avons été obligés d'utiliser pour ce train. On manquait de wagons-salon. Les touristes américains sont accoutumés à ce luxe et cela leur déplaît d'être obligés de voyager de Saint-Jean à la Pointe-du-Chêne dans un wagon ordinaire. Nous croyons que cela ne devrait pas être, et nous nous mettons en mesure de pouvoir acheter des wagons-salon modernes.

M. LEFURGEY : Le ministre m'avait dit pourtant qu'il avait établi un service de wagons-salon entre la Pointe-du-Chêne et Moncton ?

L'honorable M. EMMERSON : Je n'ai jamais dit cela. J'ai dit que j'espérais pouvoir en établir un.

M. HAGGART : Je veux avoir les détails de tout ce que vous vous proposez d'acheter. Le train d'Halifax de l'Intercolonial part-il de Montréal à la même heure que le train du Canadien du Pacifique?

L'honorable M. EMMERSON : L' " Ocean limited " part tous les soirs de Montréal à 7 h. 30, excepté le samedi. Je crois que le train du Canadien du Pacifique part à huit heures. Notre train fait la course entre Montréal et Halifax en 24 heures. Le matin le " Montreal limited " part à 8 h. 45.

M. HAGGART : A quelle heure part celui du Canadien du Pacifique?

L'honorable M. EMMERSON : A 8 h. 10 du soir.

M. HAGGART : Vous avez alors un bon service entre Montréal et Halifax.

L'honorable M. EMMERSON : Un service de première classe. Je crois que c'est le meilleur sur le continent et le meilleur n'est pas trop bon.

M. HAGGART : Quel est le coût de circulation de ce train par mille?

L'honorable M. EMMERSON : Je ne pourrais pas répondre à cette question immédiatement. Le train a beaucoup de trafic et est de bon rapport.

M. HAGGART : Quelle est la distance entre Montréal et Halifax?

L'honorable M. EMMERSON : 800 milles.

M. HAGGART : Ce train doit coûter environ 60 cents par mille soit à peu près $800 par jour aller et retour ce qui fait environ $250,000 par année, et cela pour le plaisir de faire

circuler un train qui part à peu près à la même heure de Montréal et Halifax que le train du Canadien du Pacifique.

M. LEFURGEY : Est-ce que le train de Boston transporte les voyageurs directement à la Pointe-du-Chêne ?

L'honorable M. EMMERSON : Oui.

M. LEFURGEY : A quel endroit les voyageurs en wagon-salon sont-ils obligés de transborder?

L'honorable M. EMMERSON : C'est un train direct de nuit sur lequel il n'y a pas de wagons-salon. Le train part de Boston le soir, arrive à Saint-Jean le lendemain matin et va de là à la Pointe-du-Chêne. Il y a des chars-dortoirs sur ce train, mais je crois qu'on les laisse à Waterloo, car ils appartiennent au chemin de fer central du Maine. Le train se rend ensuite à Saint-Jean et de là à la Pointe-du-Chêne.

M. LEFURGEY : Le train de Boston qui va de Vanceboro à Halifax n'a pas de wagons-salon.

L'honorable M. EMMERSON : Le train de Boston ne va pas à Halifax. Il va à la Pointe-du-Chêne. Il n'a pas de wagons-salon.

M. LEFURGEY : Il n'y a pas de wagons-salon sur l'Intercolonial à partir de Saint-Jean ?

L'honorable M. EMMERSON : Non.

M. LEFURGEY : N'est-ce pas un état de choses étrange ?

L'honorable M. EMMERSON : Nous n'en avons pas. Je demande de l'argent pour en acheter, et vos amis critiquent.

M. LEFURGEY : Je ne crois pas qu'ils aient critiqué bien fort. Je ne crois pas que personne s'oppose à cet achat, et je voudrais que le gouvernement remédiât au plus vite à cet état de choses.

Quelle sorte de wagons sont fournis aux voyageurs sur ce magnifique train dit, " Ocean Limited " à destination de la Pointe-du-Chêne ?

L'honorable M. EMMERSON : Des wagons-lits.

M. LEFURGEY : Quelle sorte de wagons sont fournis à la Pointe-du-Chêne ? Le train de la Pointe-du-Chêne ne comprend pas de wagons-lits.

L'honorable M. EMMERSON : Ils doivent changer de wagons à la bifurcation de Painsec et ils prennent le train ordinaire de la bifurcation de Painsec à la Pointe-du-Chêne, distance de 11 milles.

M. LEFURGEY : Les voitures ordinaires fournies quotidiennement pour l'usage des touristes et des voyageurs à destination de la Pointe-du-Chêne sont bien les plus misérables de toutes celles en la possession de l'Intercolonial ; et je me permettrai de signaler ce fait de nouveau à l'attention de l'honorable ministre, comme je l'ai déjà fait il y a quelques semaines.

L'honorable M. EMMERSON : De quelles voitures l'honorable député veut-il parler ?

M. LEFURGEY : Je parle des wagons qu'on est obligé de prendre à la bifurcation de Painsec pour se rendre à la Pointe-du-Chêne.

L'honorable M. EMMERSON : Mon honorable ami dit-il que les voitures composant le train à destination de la Pointe-du-Chêne sont les plus misérables qu'il ait jamais vues ?

M. LEFURGEY : Je dis qu'elles sont parmi les plus misérables des voitures de l'Intercolonial. La dernière fois que je pris la parole à ce sujet, je lus le texte d'un vœu émis par la chambre de commerce dans le temps et j'ai maintenant le texte d'un vœu émis par la Chambre de Commerce de Charlottetown en date du 11 juillet. Probablement que l'honorable ministre a reçu le texte de ce vœu, et qu'il a reçu une députation composée des représentants de Charlottetown et d'autres personnes. Je m'en vais lire ce vœu afin qu'il ait l'occasion de savoir ce qu'on y dit.

L'honorable M. EMMERSON : J'ai en main le texte de ce vœu.

M. LEFURGEY : A tout événement, je m'en vais le consigner dans le compte rendu des débats.

Considérant que l'attention de la chambre de commerce de Charlottetown a été fréquemment attirée sur l'état peu satisfaisant du service des voyageurs sur le chemin de fer entre Stellarton et Pictou, et considérant qu'il a été constaté à l'examen que ledit service est tout à fait insuffisant, pour les raisons suivantes, savoir :

Les voitures en usage sont vieilles et en mauvais état et d'un modèle qu'on a depuis longtemps mis de côté sur la ligne principale de l'Intercolonial; le changement de wagons à Stellarton est une cause de grande incommodité pour le public voyageur bien que la distance entre Stellarton et Pictou ne soit que de 13·7 milles, il faut près d'une heure pour faire ce trajet ; il y a un retard sans nécessité à la gare de Pictou avant que le train soit envoyé à la rencontre du steamer ;

Enfin, considérant que cet état de choses peu satisfaisant est nuisible au trafic et milite contre les intérêts de la province de l'Ile du Prince-Edouard en général, et de la ville de Charlottetown, en particulier.

La chambre de commerce de Charlottetown proteste contre l'état actuel non satisfaisant du service des voyageurs sur le chemin de fer entre Stellarton et Pictou, et prie respectueusement le ministre des Chemins de fer de prendre les mesures nécessaires en vue de remédier sous peu à cet état de choses en mettant des voitures de première classe sur les trains de plein parcours entre Halifax et Sydney pour le service des voyageurs à destiantion de l'île du Prince-Edouard ; et d'ordonner qu'à l'arrivée à Stellarton, lesdits trains soient dépêchés sans retard pour faire le raccordement avec le steamer à destination de l'île du Prince-Edouard.

A mon avis, ce vœu est rédigé en termes très modérés ; car j'ai voyagé par cette ligne de même que les députés de Charlottetown, et ils sont en mesure de déclarer que l'incommodité pour les voyageurs et le retard dans le service des trains sont assurément intolérables. Puis le document continue en ces termes :

La chambre de commerce de Charlottetown approuve en outre cordialement le vœu exprimé par la société dite "Charlottetown Development and Tourist Association", quant à l'insuffisance du service des voyageurs sur le chemin entre Saint-Jean, N.-B., et Pointe-du-Chêne, et prie le ministre des Chemins de fer de prendre des mesures immédiates en vue de remédier à l'abus dont on se plaint en ajoutant une voiture-salon au train de plein parcours à partance de Boston, chaque jour, tant que ce train circulera, et il est résolu que le texte de ce vœu soit transmis à l'honorable M. Emmerson, ministre des Chemins de fer, à l'honorable M. Fielding, ministre des Finances, et à tous les représentants de l'Ile du Prince-Edouard au parlement fédéral.

J'espère que je n'ai pas trop tardé à présenter ce vœu, et que l'honorable ministre ne me dira pas, comme il l'a fait dans une circonstance précédente, que la pétition a été présentée par tous les députés à l'exception de celui de Prince-est. Je me hâte de contredire la déclaration qu'a faite le ministre en affirmant que j'étais parfaitement satisfait de la réponse qu'il avait faite au sujet de l'insuffisance des wagons pour le transport de la vase coquillière et du bois dans le cours de l'hiver, sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Je ne désirais aucunement donner cela à penser au ministre.

L'honorable M. EMMERSON : Vous avez déclaré que vous étiez parfaitement satisfait.

M. LEFURGEY : Non, ce n'est pas ce que j'ai déclaré. J'ai dit que la saison était tellement avancée que rien ne pouvait être fait en vue de venir en aide à ces gens, car la saison pour la récolte du bois et de la vase coquillière était passée. Je supposai que le ministre avait fait tout ce qu'il était possible de faire dans le temps, que les hommes engagés dans la récolte du bois et de cette vase coquillière avaient déjà subi toutes les pertes à subir, et que tout ce que le ministre pouvait faire c'était de s'enquérir des causes du manque de wagons, et peut-être y trouver un remède pour l'avenir.

M. HAGGART : Nous n'avons pas encore été renseignés au sujet de tous les wagons.

L'honorable M. EMMERSON : J'ai fourni les renseignements au sujet des locomotives. Nous comptons faire l'acquisition des wagons neufs suivants :

N°.		Prix estimatif. Chacun.
20	voitures de première..	$15,000
4	voitures-lits de seconde..	11,000
2	voitures-buffet..	16,000
4	wagons-poste..	6,000
4	fourgons à bagages..	5,000
130	wagons à ballast..	900
4	voitures-salon..	20,000

M. BARKER : L'honorable ministre prétend-il qu'il va payer $20,000 pour chacune de ces voitures-salon ?

L'honorable M. EMMERSON : C'est ce que nous avons calculé.

M. BARKER : Pensez-vous réellement que vous allez payer cette somme ? Elle suffirait à acheter un wagon-lit ou une voiture officielle pour un ministre.

M. HAGGART : Quel est le total ?

L'honorable M. EMMERSON : Le total est de $1,375,000 pour les wagons. Nous ne pouvons pas compter les obtenir tous au moyen de ce crédit, et nous allons demander un million.

M. BARKER : J'imagine qu'on ne se propose pas d'acheter un plus grand nombre de wagons qu'il n'en est mentionné là ?

L'honorable M. EMMERSON : Non.

M. BARKER : Bien que le prix soit élevé, vous ne vous proposez pas d'acheter un plus grand nombre de wagons qu'il n'en est énuméré là ?

L'honorable M. EMMERSON : Ce n'est là qu'une évaluation qui m'a été fournie quant au prix probable.

M. HAGGART : Cette somme pour du matériel roulant doit-elle être portée au compte capital de l'Intercolonial ?

L'honorable M. EMMERSON : Oui.

M. HAGGART : Vous n'avez pas de projets qui nécessiteront la dépense d'une plus forte somme plus tard ?

L'honorable M. EMMERSON : Quant aux autres wagons que nous avons demandés pour remplacer d'anciennes voitures, il nous faudra en payer le prix sur le revenu. C'est là du matériel supplémentaire pour le chemin de fer Intercolonial.

M. HAGGART : Je suppose que le surcroît du trafic sur le chemin exige ce matériel supplémentaire ?

L'honorable M. EMMERSON: Le plaidoyer que vient de faire mon honorable ami de l'Ile du Prince-Edouard montre bien la nécessité de cette dépense. Les voyageurs qui suivent ce chemin sont très difficiles. Ils ne veulent pas voyager dans d'autres sortes de wagons. En faisant l'achat de ces nouveaux wagons, nous nous conformons simplement aux exigences de ces voyageurs.

M. BARKER : Qu'allez-vous faire des anciens wagons?

L'honorable M. EMMERSON : Il nous faut les utiliser dans ce qu'on appelle les trains-omnibus.

M. BARKER : Ce n'est pas tant que les voyageurs soient difficiles ; c'est plutôt parce que vous avez besoin de nouvelles voitures.

L'honorable M. EMMERSON : Tous les voyageurs ne sont pas également difficiles ;

les habitants de nos provinces ne le sont pas à ce point.

M. GOURLEY : Oui, ils le sont. Qu'on ne s'attende pas à ce que nous voyagions dans les wagons dont les gens de par ici se contentent ; nous, nous en voulons de meilleurs.

L'honorable M. EMMERSON : Ces gens demandent des voitures plus luxueuses, et nous devons chercher à les attirer de notre côté.

Chemin de fer Intercolonial—Rails d'acier et tire-fond, à voter de nouveau, $495,000.

L'honorable M. EMMERSON : C'est là simplement un crédit à voter de nouveau ; par son moyen nous comptons pouvoir poser des rails pesants sur un parcours d'à peu près 270 milles.

M. HAGGART : Des rails de quelle pesanteur?

L'honorable M. EMMERSON : Des rails de 80 livres.

M. BARKER : Où le ministre se propose-t il de faire poser ces rails ?

L'honorable M. EMMERSON : Nous nous proposons de compléter la pose des rails pesants entre les endroits ci-dessous mentionnés :

Entre—	Distance en milles.
Mulgrave et Stellarton	½ (à peu près).
Bifurcation de Painsec à Moncton	"
Halifax et Stellarton	4 (presque).
Moncton et Newcastle	51¼
Newcastle et Campbellton	107
Campbellton et Sainte-Flavie	22
Sainte-Flavie et Rivière-du-Loup	80
Lévis à la bifurcation de la Chaudière	6

Cela fait le compte des 270 milles.

M. BARKER : Depuis combien d'années les rails actuellement sur ce parcours de 270 milles s'y trouvent-ils ?

L'honorable M. EMMERSON : Quatorze ans.

M. BARKER : L'honorable ministre se propose-t-il de porter au compte du capital tout le prix d'achat de ces rails? Il devait, semble-t-il, porter au compte du revenu une partie de ces rails de quatorze ans d'usage.

L'honorable M EMMERSON : Nous ne nous proposons de porter au compte du revenu aucune partie de cette somme.

M. BARKER : Bien que ces rails aient eu quatorze ans d'usage?

L'honorable M. EMMERSON: Je ne suis pas très sûr qu'ils aient eu quatorze ans d'usage.

M. BARKER : C'est ce que l'honorable ministre a déclaré.

M. HAGGART : Comment allez-vous pourvoir de rails nouveaux plus de 270 milles de chemin, moyennant $495,000?

L'honorable M. EMMERSON : Les nouveaux rails coûteront à peu près un million de dollars, et nous donnons crédit pour les anciens rails jusqu'à concurrence d'un peu plus de $500,000.

M. HAGGART : Combien faudra-t-il alors pour compléter l'Intercolonial?

L'honorable M. EMMERSON : L'Intercolonial se trouvera dès lors pourvu de rails de 80 livres sur tout son parcours à l'exception de 400 milles. Le chemin de fer du Cap-Breton, la ligne courte entre la bifurcation d'Oxford et Pictou et le tronçon entre Moncton et Saint-Jean se trouvent compris là-dedans.

M. BARKER : Si l'honorable ministre était chargé de l'administration d'un chemin de fer important et remplaçait les rails de quatorze années d'usage, ne porterait-il pas une somme représentant cet usage au compte des frais généraux ?

L'honorable M. EMMERSON : Je ne suis pas prêt à répondre à cette question.

M. BARKER : L'honorable ministre voudra-t-il consulter son gérant, qui est à ses côtés? Voudra-t-il lui demander ce qu'un administrateur de chemin de fer ferait dans ces circonstances? Ne porterait-il pas au compte des frais généraux la somme représentée par ces quatorze années d'usage ? S'il avait fait cela l'année dernière, l'état des opérations de son chemin de fer n'en aurait-il pas été sérieusement modifié à son désavantage ?

Chemin de fer Intercolonial, améliorations et agrandissements le long de la ligne, $68,500.

M. HAGGART: Aurez-vous l'obligeance de dire où vous vous proposez de dépenser cette somme ?

M. BARKER : Avant que l'honorable ministre commence son explication, je lui ferai observer qu'il s'est déjà fait voter $65,000 dans le budget principal, et qu'il va lui falloir mettre les deux ensemble et expliquer les deux item comme s'ils n'en faisaient qu'un.

L'honorable M. EMMERSON : Ce crédit est bien différent de l'autre. De cette dernière somme, $47,000 sont à voter de nouveau, et le reste sera appliqué comme il suit: Mitchell, logis pour l'agent, $2,300 ; bifurcation de Villeroy, gare, $3,000; Laurier, cave et gare aux marchandises, $1,000; bifurcation Saint-Charles, $500; Saint-Pierre, $125; Montmagny, allonge à la gare, $2,000; L'Islet, agrandissement, $1,500 ; Sainte-Louise, logis pour l'agent et agrandissement à la gare, $3,000 ; Pointe-Rouge, petit abri, $150; Sainte-Anne, gare, $1,500; Saint-André, logement supplémentaire pour les marchandises, par suite de l'établissement à cet endroit d'une industrie importante, $1,000; Saint-Alexis, approvisionnement d'eau, $500; et dépenses incidentes,

Chemin de fer Intercolonial—Agrandissement à Truro, $100,000.

M. HAGGART : Que vous proposez-vous de faire à Truro ?

L'honorable M. EMMERSON : La rotonde à cet endroit est aujourd'hui en très mauvais état, et il nous en faudrait une nouvelle. Il nous faudrait aussi du matériel pour la manutention de la houille, et un peu plus de terrain pour la rotonde.

M. HAGGART : Combien cela coûtera-t-il ?

L'honorable M. EMMERSON : Nous avons à choisir entre quatre emplacements; et je n'aime pas à dire quelle somme je serais disposé à payer.

M. GOURLEY : Les gens à cet endroit sont très désireux d'avoir une nouvelle rotonde, et on m'a écrit plusieurs lettres dans lesquelles on me demande où cette rotonde sera construite.

L'honorable M. EMMERSON : Il serait inopportun de le dire tant que nous n'aurons pas fait l'acquisition du terrain.

M. GOURLEY : Comme vos amis se sont assuré de promesses de vente sur un grand nombre de terrains, vous serez embarrassé quand il s'agira de faire le choix.

L'honorable M. EMMERSON : C'est bien une raison de plus pour que je n'en dise rien maintenant.

M. GOURLEY : A mon avis, cette somme est entièrement insuffisante. Il nous faudrait à Truro une gare du prix d'au moins $150,000.

L'honorable M. EMMERSON : Je pense que mon honorable ami de Colchester devrait s'entendre à ce sujet avec son voisin.

M. GOURLEY: Non, M. Haggart fait exactement ce qu'il doit faire. Truro est le chef-lieu de mon comté, et la plus jolie ville du Canada. Mais nous avons réellement honte de notre gare. Les gens en y arrivant, prennent une mauvaise idée de notre belle ville. Les visiteurs d'Ontario s'accordent à dire que si leurs villes sont jolies, Truro n'a pas son pareil dans tout le Canada. Il existe une magnifique phalange libérale dans ce comté, et elle ne sera pas satisfaite de la conduite du gouvernement, à moins que celui-ci ne prenne des mesures pour construire une gare sur-le-champ. C'est un des arguments que je me propose d'invoquer contre le ministère: je dirai que j'ai insisté pour que cette amélioration fût effectuée, que je l'ai fait au nom des libéraux, et que je n'ai qu'à demi réussi. Je leur dirai que bien que le gouvernement actuel se prétende leur ami, il ne profite d'aucune des occasions qui s'offrent à lui de leur prouver son amitié. Il est un autre sujet de plainte que nous avons. L'administration du chemin de fer est propriétaire de deux ou trois acres de terrain tout autour de la gare formant une esplanade et qu'on ne permet pas à la ville d'embellir. Si on nous le permettait, nous ferions de cette esplanade un ornement pour la ville. Dans Truro, nous avons un magnifique système de drainage superficiel, par le moyen duquel les rues s'assèchent en un laps de temps incroyablement court après la pluie. On ne nous a pas permis d'installer ce système de drainage sur cette esplanade; et la conséquence, c'est qu'en temps pluvieux, cette esplanade, qui est plus basse que le terrain environnant, se transforme en un énorme marécage contigu à la gare; et les visiteurs qui ont ce marécage sous les yeux s'en vont en emportant une mauvaise impression. Nous avions fait quelque peu la lutte avec l'ancien gouvernement à ce sujet, mais avant que nous eussions réussi à ouvrir les yeux aux ministres à cet égard, le gouvernement fut défait, et l'affaire en resta là.

L'honorable M. FIELDING : Personne n'avait les yeux ouverts dans le temps. Tout le monde était mort.

M. GOURLEY : L'ancien gouvernement était tellement bienveillant, que ses membres parcouraient le pays en quête d'améliorations à effectuer ; et ils auraient fait ce que nous demandions, si l'affaire leur avait été signalée. Mais différents en cela des habitants de Québec et d'Ontario, qui s'adressent au gouvernement à toute occasion, dans le comté de Colchester, nous exécutions ces ouvrages nous-mêmes, et en conséquence, nous n'avons pas insisté auprès de l'ancien gouvernement pour qu'il se chargeât de ce travail. J'aimerais que le ministre comprît dans les prévisions budgétaires une somme de $10,000 pour niveler cette esplanade. Actuellement, elle est d'un pied et demi moins élevée que le reste de la ville. C'est une honte pour le département des Chemins de fer et un danger pour la santé publique.

L'honorable M. EMMERSON : Je me rends parfaitement compte des besoins de la ville du Truro. Il semblerait que durant un grand nombre d'années, sous le régime des amis de l'honorable député de Colchester, ces besoins furent entièrement négligés. J'ai constaté le mauvais état de choses et la négligence dont on avait fait preuve à leur égard ; et c'est ce qui m'a engagé à placer ce crédit de $100,000 dans le budget pour commencer. J'espère qu'à l'avenir, nous serons en mesure à faire tout ce que Truro demande. Mon honorable ami aurait mauvaise grâce de revenir sur le passé et de condamner le gouvernement actuel qui demande pour sa ville $100,000, tandis que ses propres amis ne lui ont jamais rien accordé. Il devrait plutôt plaider en faveur du gouvernement actuel qui a reconnu les besoins de ses concitoyens, ce que l'ancien gouvernement n'avait pas fait.

M. HAGGART : L'honorable ministre se prétend désireux de faire voter le plus ra-

pidement possible ses prévisions budgétaires, et pourtant, à propos du premier petit crédit venu, il fait un discours politique. Nous avons entendu à satiété déjà les observations de l'honorable ministre au sujet de ce que l'ancien gouvernement avait ou n'avait pas fait. L'honorable ministre pourrait se contenter de faire ces observations au sujet d'un seul crédit, et ne pas les répéter à propos de chacun d'eux ; de cette manière, il ferait voter son budget beaucoup plus rapidement. Soyons aussi concis et précis que possible ; car nous désirons tous expédier la besogne. Mais si l'honorable ministre continue à entraver l'expédition des affaires comme il le fait, je crains que nous en ayons encore pour deux ou trois semaines. Quelles sont les améliorations que vous vous proposez de faire et quelle est la somme que vous vous proposez de dépenser ?

L'honorable M. EMMERSON : Achat de terrain, nouvel approvisionnement d'eau, drainage, nivelage, nouvelle rotonde,—laquelle coûtera à part le terrain, à peu près $95,000 et sera pourvue d'un appareil de chauffage d'une machinerie et d'un appareil pour le déchargement de la houille,—nouvelles voies, agrandissement de la gare aux marchandises et atelier pour les wagons, dont le besoin se fait grandement sentir. Si nous faisions tout ce qui est nécessaire de faire à Truro, il faudrait dépenser $266,000. Nous demandons cette année un crédit de $100,000, et c'est probablement tout ce que nous pouvons dépenser dans le cours du présent exercice financier.

Chemin de fer Intercolonial—Agrandissement à Halifax, $250,000.

M. HAGGART : Quelle est la somme totale que nous avons dépensée sur le compte capital à Halifax ?

M. BARKER : Le ministre, en outre de ce crédit de $250,000, en avait un de $135,000 dans le budget principal.

L'honorable M. EMMERSON : Jusqu'à la fin de juin 1903, la somme dépensée s'est élevée à $2,152,661.23.

M. HAGGART : Avec ces autres crédits, disons deux millions et demi.

Chemin de fer Intercolonial—Agrandissements à Amqui (renouvellement de crédit, $2,550), $5,550.

M. BARKER : Voici encore un crédit en partie double. Dans le budget principal, il figure un crédit pour agrandissement à Amqui au montant de $7,000, dont $2,000 en renouvellement de crédit. Et voici que nous avons un nouveau crédit pour le même service et un renouvellement de crédit pour un montant différent. Pourquoi l'honorable ministre n'a-t-il pas dit tout d'abord ce qui en était ? N'aurait-il pas pu obtenir de ses fonctionnaires un état de ce qu'il lui fallait pour toute l'année et nous le faire connaître ?

L'honorable M. EMMERSON : C'est à cause du choix d'un nouvel emplacement. Quand nous avons fait notre première demande, nous pensions que la gare serait construite à un certain endroit ; mais par suite de la nécessité d'établir de nouvelles voies, et pour nous rendre au désir des habitants de l'endroit, nous avons dû choisir un autre emplacement, ce qui entraîne une dépense supplémentaire. La gare et le logement seuls à Amqui coûteront, d'après le prix fixé au contrat, $5,500.

M. BARKER : Cela se produit un peu trop souvent. Je pense que nous avons le droit de nous plaindre de la manière dont les fonctionnaires du ministre—ils sont ici et c'est pour cette raison que je le dis—présentent leurs prévisions budgétaires à celui-ci. A maintes et maintes reprises, il arrive qu'à la suite d'un crédit demandé ou inséré dans le budget principal, on nous en présente un autre pour le même service dans le budget supplémentaire, une semaine ou deux après. Le ministre devrait insister pour qu'on lui fournît les renseignements nécessaires quand il est à préparer son budget, afin que nous ne soyons pas forcés de passer tout ce temps à discuter les crédits deux fois de suite. Avec un peu de soin et d'attention, il serait facile de ne discuter chaque crédit qu'une fois.

Chemin de fer Intercolonial—Agrandissements à Antigonish, $14,000.

M. HAGGART : Combien faut-il dépenser à Antigonish et pour quelles fins ?

L'honorable M. EMMERSON : C'est là la somme totale. Il s'agit de construire une nouvelle gare. Nous allons nous servir de la gare actuelle aux voyageurs comme de gare aux marchandises. Antigonish se développe rapidement, c'est le centre d'un pays très prospère.

M. HAGGART : Il est étrange que le chemin de fer ne prospère pas en même temps que le pays.

L'honorable M. EMMERSON : Cette partie du chemin de fer prospère.

Chemin de fer Intercolonial—Amélioration du service de traversier au détroit de Canso (renouvellement de crédit), $23,400.

M. BARKER : Voici encore la même histoire. Ce crédit a figuré au budget principal, et voici qu'il revient parmi les crédits supplémentaires, à quelques semaines d'intervalle.

Chemin de fer Intercolonial—Voie d'évitement à Saint-Romuald, $1,500.

M. MORIN : Le ministre aura-t-il l'obligeance de nous dire pour quelle raison on construit cette voie d'évitement ?

L'honorable M. EMMERSON : C'est une voie d'évitement en vue de faciliter la cir-

culation des trains. Nous nous proposons de construire une voie de 600 pieds de longueur à cet endroit, de manière à ce que les trains de voyageurs de grande vitesse puissent se rencontrer à cet endroit.

Chemin de fer Intercolonial—New-Glasgow—Agrandissement (renouvellement pour $3,900), $30,000.

M. HAGGART : Quelle est la somme totale pour cet objet ?

L'honorable M. EMMERSON : $30,000.

M. HAGGART : Pour quel objet ?

L'honorable M. EMMERSON : Nous nous proposons d'agrandir la cour et de construire de nouvelles gares à marchandises. La dépense variera suivant que nous achèterons ou non certains terrains.

Chemin de fer Intercolonial—En vue d'augmenter l'approvisionnement d'eau (renouvellement), $3,500.

M. HAGGART : Cela se trouve-t-il le long de la ligne ?

L'honorable M. EMMERSON : Oui, le long de la ligne.

Chemin de fer Intercolonial—Voies de garage additionnelles et embranchements particuliers, $23,700.

M. HAGGART : Où cela se trouve-t-il ?

M. BARKER : L'honorable ministre a déjà demandé $118,000 pour cette fin.

L'honorable M. EMMERSON : Ce crédit est destiné à construire un embranchement depuis le Fort-Lawrence, près d'Amherst, jusqu'au nouveau quai du gouvernement ; c'est là un item. On estime que la dépense sera en tout de $15,000. Il ne sera pas nécessaire de faire tout le travail cette année ; mais nous demandons $5,000 pour cette fin. Puis, nous nous proposons de construire un embranchement à Trois-Rivières—c'est-à-dire d'acheter et de poser des rails et des traverses. Cela coûtera $10,400. Nous nous proposons de construire une autre de ces voies près de la gare de la rivière Ouelle, où la dépense sera d'à peu près $8,300.

M. HAGGART : Quels sont ceux pour le bénéfice de qui ces embranchements seront construits ?

L'honorable M. EMMERSON : L'embranchement de la Rivière-Ouelle est construit pour le compte de l'Intercolonial, en vue de nous assurer du trafic. Il se trouve une usine considérable à cet endroit.

M. HAGGART : Quel est le propriétaire de cette usine?

L'honorable M. EMMERSON : La Compagnie de la pâte de bois à la Rivière-Ouelle.

M. HAGGART : Et quelle somme dépensez-vous pour cette fin?

L'honorable M. EMMERSON : $8,300.

M. HAGGART : Construisez-vous d'ordinaire des embranchements particuliers destinés à desservir des usines le long de l'Intercolonial sans que les propriétaires de ces usines contribuent à la dépense ?

L'honorable M. EMMERSON : Nous nous bornons à poser les rails et les traverses ; les propriétaires de l'usine font le nivelage.

M. HAGGART : Vous ne prélevez pas un montant additionnel comme frais de transport sur les marchés ?

L'honorable M. EMMERSON : Non ; nous avons l'avantage de transporter ces marchandises. Les propriétaires nous garantissent le transport d'un certain nombre de wagons de marchandises chaque année.

M. BARKER : Quelle est la distance?

L'honorable M. EMMERSON : Dans un cas, à peu près deux milles et dans l autre à peu près deux milles et demi. L'autre voie de garage est destinée à desservir la Compagnie des scieries de Trois-Pistoles.

M. BARKER : Je suppose que l'honorable ministre va se servir de quelques-uns de ces vieux rails qui restent en magasin à $14 la tonne à peu-près. A ce compte, il n'aura pas à dépenser $8,000 pour cette voie de garage, s'il se borne à poser les rails et les traverses.

L'honorable M. EMMERSON : C'est tout ce que nous nous proposons de faire.

M. HAGGART : A propos de ce dernier crédit, je désire signaler à l'attention du ministre l'énorme somme qu'il a placée au compte du capital sur l'Intercolonial cette année. Il se trouve $2,563,000 dans les crédits supplémentaires et $1,651,500 dans le budget principal, sans compter $800,000 pour l'acquisition du Canada-Eastern. En d'autres termes, il dépense $5,000,000 sur l'Intercolonial qu'il porte au compte du capital.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Agrandissements à Georgetown, $33,500.

L'honorable M. EMMERSON : Georgetown est le port d'hiver de l'Ile du Prince-Edouard. Et nous nous proposons d'agrandir le quai en le prolongeant de 50 pieds et en l'élargissant de 20 ; nous nous proposons aussi d'agrandir l'entrepôt en l'allongeant de 40 pieds et en lui donnant une plus grande largeur. Il sera nécessaire de faire du dragage en vue de donner 20 pieds d'eau à marée basse.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Relevé topographique de Souris à Elmira, $1,500.

M. J. J. HUGHES : Je demanderai au ministre d'ajouter les mots " ou Harmony."

L'honorable M. EMMERSON : Dans l'intérêt de l'harmonie, j'agrée la proposition.

M. HAGGART : Vous ne pouvez le faire sans un message de Son Excellence.

L'honorable M. EMMERSON : Nous ne pouvons changer le montant, mais nous pouvons changer les termes.

M. HAGGART : Supposons que le crédit fût demandé pour Toronto ; vous ne pourriez y substituer un crédit pour Montréal ou Halifax.

M. J. J. HUGHES : Les circonstances sont tout autres. Il s'agit de prolonger la ligne principale jusqu'à Elmira, et Souris est tout près d'Harmony. Il s'agit simplement de savoir à quel endroit il vaudrait mieux se raccorder à la ligne principale.

L'amendement est adopté.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Embranchement jusqu'au pont de Vernon River, $50,000.

M. HAGGART : Quel est le montant nécessaire pour cette fin en tout ?

L'honorable M. EMMERSON : Il ne dépassera pas $75,000.

M. HAGGART : Est-ce là une partie de la ligne principale entre Southport et Murray-Harbor ?

L'honorable M. EMMERSON : C'est un embranchement reliant la ligne de Murray-Harbor à la station du lac Verde ou son voisinage, un embranchement d'à peu près quatre milles de longueur.

M. HACKETT : L'embranchement de la rivière Vernon n'est-il pas situé sur la ligne principale entre Southport et Murray-Harbor ?

M. McKINNON : Je puis expliquer la chose à l'honorable député : Vernon-Harbor est sur la ligne principale et c'est le nom d'un établissement ; Vernon River Bridge est le nom du village. L'embranchement reliera la ligne principale au village, à une distance de trois ou quatre milles.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Nouvelle gare à Alberton (renouvellement de crédit, $985), $2,500.

M. HAGGART : De quels matériaux le ministre a-t-il décidé de construire cette nouvelle gare ?

L'honorable M. EMMERSON : De pierre.

M. HACKETT : Le ministre pourrait-il placer ce bâtiment de manière à éviter l'inconvénient de la fourche qui se trouve à cet endroit ?

L'honorable M. EMMERSON : Cette question a déjà été réglée. Nous l'avons discutée lors de la présentation du budget principal.

M. HACKETT : Je crois que l'honorable ministre a déclaré alors qu'il était impossible de supprimer cette fourche.

L'honorable M. EMMERSON : J'ai déclaré qu'il faudrait dépenser à peu près $20,000 pour supprimer cette fourche. J'ai également rappelé à l'honorable député que les habitants d'Ottawa se résignaient à subir le même inconvénient ; et que je ne voyais pas pourquoi les habitants d'Alberton ne seraient pas assez raisonnables pour accepter la soluion que nous proposions ; qu'il était impossible de construire un embranchement de manière à éviter cet Y, par suite de la dépense qu'il serait nécessaire de faire pour le supprimer.

M. HACKETT : L'honorable député a envoyé des ingénieurs et des arpenteurs sur les lieux et ils ont trouvé qu'il faudrait dépenser $20,000 pour éviter cet Y ? Il me semble que lorsque vous construisez un bâtiment en pierres qui durera des années, il est opportun de dépenser quelque chose pour éviter un tel inconvénient.

Chemin de l'Ile du Prince-Edouard—Agrandissement et améliorations à Charlottetown, $25,000.

L'honorable M. EMMERSON : Il s'agit de construire une nouvelle gare.

M. HAGGART : Combien coûtera-t-elle ?

L'honorable M. EMMERSON : Toutes les améliorations effectuées à Charlottetown coûteront à peu près $109,000.

M. HACKETT : Le ministre voudra-t-il dire si le gouvernement a fait le choix d'un emplacement pour cette nouvelle gare de chemin de fer et où sera-t-elle construite ?

L'honorable M. EMMERSON : Ce n'est pas décidé encore.

M. HAGGART : Veuillez nous dire quel est le prix estimatif de l'emplacement, sans dire à quel endroit il sera ?

L'honorable M. EMMERSON : Nous avons en vue deux ou trois endroits, et je constate que dès que vous mentionnez le montant, l'effet est de rendre les gens plus exigeants sur le prix. Si vous êtes en mesure d'opposer un emplacement à un autre, vous obtenez généralement de meilleures conditions, vous trouvez à acheter à meilleur marché. Mon honorable ami comprend cela.

M. HAGGART : Nous ne désirons pas savoir la somme que vous allez payer. Vous demandez $110,000 pour agrandissements et améliorations à Charlotteton. Quelle proportion vous proposez-vous de dépenser sur le bâtiment ?

L'honorable M. EMMERSON : $55,000. C'est une nouvelle gare à quai couvert. Mon honorable ami observera que c'est là que se trouvent les bureaux, le centre administratif du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

M. HAGGART : Alors c'est $55,000 que l'honorable ministre déduit de la somme affectée à l'achat du terrain ?

L'honorable M. EMMERSON : Non ; sur cette somme il va falloir solder le prix de nombre de voies de garage et de cours nouvelles.

M. HAGGART : Vous ne nous avez pas parlé de celles-là.

L'honorable M. EMMERSON : En outre, il y a le quai des bateaux et le dragage.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Relevé topographique de ligne principale jusqu'au littoral de l'ouest, $1,500.

M. HACKETT : Où ce relevé sera-t-il fait ?

L'honorable M. EMMERSON : Dans le voisinage d'O'Learey ou de l'endroit le plus commode.

M. HACKETT : Et jusqu'au littoral de l'ouest, soit Westpoint ou West Cape ?

L'honorable M. EMMERSON : A peu près dans cette direction. Nous allons faire le relevé de cet endroit et déterminer quelle sera la meilleure route à suivre, le meilleur point d'aboutissement et le meilleur point de départ.

M. HACKETT : Le relevé topographique se fera-t-il immédiatement ?

L'honorable M. EMMERSON : Oui.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—En vue d'améliorer le service de l'eau ($20,800 de crédit à voter de nouveau), $26,000.

M. HAGGART : C'est là une somme considérable pour l'amélioration du service de l'eau. Quel est le montant total requis ?

L'honorable M. EMMERSON : Nous installons des réservoirs d'eau le long de la ligne du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

M. HAGGART : Quel nombre ?

L'honorable M. EMMERSON : Huit.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Charlottetown, prolongement de la voie du chemin de fer le long du rivage, $5,000.

M. HAGGART : Pourquoi cela ?

L'honorable M. EMMERSON : Le département de la Marine et des Pêcheries a acheté un quai ; et il est expédié de grandes quantités de marchandises de cette endroit en hiver. Les navires, vers la fin de l'automne et au commencement du printemps, font escale ici, et c'est pourquoi il nous faut prolonger la voie de garage du chemin de fer Intercolonial jusqu'à ce quai.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Embranchement de Cardigan à Montague Bridge, $100,000.

L'honorable M. EMMERSON : La dépentotale est estimée à $195,000. Nous en demandons $100,000 cette année.

M. HACKETT : Quelles est la distance qui sépare Cardigan de Montague ?

L'honorable M. EMMERSON : Six milles et demi.

M. HACKETT : Des relevés ont-ils été faits ?

L'honorable M. EMMERSON : Oui, il y a eu un relevé de fait.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Summerside, améliorations, $10,000.

M. LEFURGEY : J'aimerais à connaître quelque chose de ces améliorations que vous faites à Summerside.

L'honorable M. EMMERSON : Je ne puis donner les détails. Nous demandons un crédit de $10,000.

M. LEFURGEY : Est-ce une nouvelle gare ?

L'honorable M. EMMERSON : J'ai reçu de la chambre de commerce de Summerside le texte des vœux demandant qu'il fut effectué des améliorations à cet endroit et signalant la grande incommodité qui résulte pour le trafic et le commerce particulièrement en ce qui regarde la manutention des marchandises. Je n'ai pas eu l'occasion de m'enquérir de cette ffaire, mais après avoir consulté l'administrateur général, j'ai résolu de demander ce crédit de $10,000, et de faire ensuite l'examen de ce qu'il serait nécessaire de faire en me transportant personnellement sur les lieux.

M. LEFURGEY : Je ne désire aucunement m'opposer à l'adoption de ce crédit de $10,000. En effet, cette somme est loin d'être suffisante pour répondre aux besoins; mais j'avais compris que la Chambre de commerce avait demandé que le chemin de fer fût prolongé jusqu'au quai de la Reine et que des installations y fussent établies pour le chargement des navires à cet endroit. Il se peut que cette somme soit affectée à cette fin ou qu'elle soit affectée à la construction d'une nouvelle gare. La dernière fois que je pris la parole au sujet des installations requises sur le chemin de fer de l'Ile du prince-Edouard, je fis observer à l'honorable ministre que nous avions besoin d'une nouvelle gare à Summerside. Je fis observer que la gare actuelle se trouve située en un endroit très dangereux, au croisement de la rue et du quai du chemin de fer, à un endroit où les voyageurs qui se dirigent vers le steamer ou qui en arrivent se trouvent continuellement à passer ; et il s'y est produit de très sérieux accidents. J'aimerais à savoir si l'honorable ministre se propose de faire disparaître cet inconvénient avec un crédit de $10,000. Il semble étrange qu'un crédit de $10,000 soit inséré au budget sans que le ministre sache comment la somme sera dépensée.

M. EMMERSON : Je ne l'insérerai pas au budget si mon honorable ami s'y oppose.

M. LEFURGEY : L'honorable ministre sait que j'ai dit dès le début que je ne m'opposais nullement à l'adoption du crédit.

L'honorable M. EMMERSON : Alors ne le critiquez pas. J'ai déclaré franchement au comité que je ne pouvais dire comment la somme serait affectée; mais que j'allais m'y rendre en personne, m'enquérir des conditions, et qu'après les avoir étudiées, je

m'efforcerais de parer à tous les inconvénients dont on souffre. Je n'en saurais dire davantage.

M. LEFURGEY : Je ne désire aucunement entraver l'adoption de ce crédit. Mais il me semble que l'honorable ministre en insérant au budget ce crédit de $10,000 doit avoir une idée de la manière dont il se propose de dépenser l'argent. Le même état de choses existe en ce qui regarde Charlottetown. On a inséré un crédit très élevé au budget; mais je ne pense pas que le ministre soit en mesure de nous dire où la gare sera construite. Je crois savoir qu'à Charlottetown, les gens sont à se faire signer des promesses de vente du terrain qui fait face à l'ancienne gare; et à en juger par les prix qu'on demande pour une bonne partie du terrain, l'emplacement devra coûter à peu près autant que si la gare était placée vis-à-vis la rue George, endroit qui serait beaucoup plus commode pour les voyageurs, et où une grande partie de la population voudrait la voir construite.

L'honorable M. EMMERSON : Ce n'est pas cela que nous discutons pour le moment.

M. LEFURGEY : Je fais observer qu'il semble exister beaucoup de doute dans l'esprit du ministre quant à l'emploi qu'on fera des sommes votées pour le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Je vois qu'il y a également un crédit de $5,000 pour le prolongement de la voie le long du rivage à Charlottetown. Cette somme sera loin de suffire à solder les frais du prolongement de la voie le long du rivage jusqu'à cet endroit.

L'honorable M. EMMERSON : Cette somme suffira pour prolonger la voie jusqu'au quai de Charlottetown.

M. LEFURGEY : C'est presque aussi loin que l'emplacement de la nouvelle gare. Je ne désire aucunement entraver l'adoption des crédits. Je suis très heureux de constater que nombre de mesures dont j'ai prêché l'adoption depuis mon arrivée au parlement sont maintenant acceptées par le ministère, et que celui-ci se décide enfin à tenter de mettre à exécution les promesses faites par le parti libéral-conservateur, en 1896, en ce qui regarde la construction de ces embranchements. Je sais que tous les membres de la gauche sont persuadés que la justice la plus complète devrait être rendue aux habitants de l'Ile du Prince-Edouard en matière de construction de chemins de fer et d'embranchements. Je suis surpris, toutefois, de voir que l'honorable ministre n'ait pas été prié par ses partisans d'insérer au budget, et n'ait pas inséré dans ce budget, à cette occasion, une somme quelconque pour l'exécution d'un relevé topographique de North-Wiltshire à Crawford. Depuis nombre d'années, des pétitions pour la construction de cet embranchement ont été adressées au département. Il desservirait une partie importante dans notre pays et le besoin s'en fait vivement sentir.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Gare aux marchandises à la station de York, $500.

M. HAGGART : Que le ministre des Finances me permette de le féliciter sur les splendides résultats qu'il a obtenus pour les provinces maritimes sous forme de dépenses imputables sur le capital. Récemment, il a déclaré qu'on s'occupait aujourd'hui de satisfaire aux besoins de la Nouvelle-Ecosse et des provinces maritimes, tandis qu'avant 1896, on ne s'en occupait pas. Le budget principal et le budget supplémentaire renferment $6,000,000 de dépenses pour les provinces maritimes. Ajoutez à cette dépense imputable sur le capital le montant du déficit dans l'exploitation de l'Intercolonial, l'année dernière, et vous avez pour ces deux années un peu plus de $8,700,000. C'est là ce qu'on peut appeler veiller aux intérêts de la Nouvelle-Ecosse. L'honorable ministre peut se transporter là-bas et déclarer aux électeurs des différentes parties du pays que je me suis permis de l'interrompre et de souligner ce qu'il disait. Pour ma part, je profiterai de toutes les occasions, surtout lorsque je visiterai les provinces maritimes, pour faire connaître sa mauvaise administration et l'énorme dépense imputable sur le capital par rapport à ce chemin de fer qu'on exploite depuis 30 à 40 ans. Convenablement administré, il ne devrait pas nécessiter un seul sou de dépense sur le compte capital ou sur le compte du revenu, de la part du peuple canadien, et il n'en serait pas moins possible de maintenir un tarif aussi favorable et de fournir un service aussi satisfaisant que le pays le désire. Nous avons voté cette année, pour ces deux chemins, $6,000,000 imputables sur le compte du capital, et cela à la suite d'un déficit d'un peu plus de $2,-700,000, l'année dernière.

L'honorable M. FIELDING : Je désire remercier mon honorable ami de l'obligeance de ses remarques au sujet des égards que le gouvernement montre pour les provinces maritimes. Je ne m'attendais pas à cela de sa part. Toutefois, il a été assez aimable pour les consigner dans le compte rendu des débats, et nous les acceptons. Je ferai observer que les remarques faites par moi cet après-midi étaient sous forme de réponse à un honorable député qui faisait un tableau très noir, très désolant des horribles fardeaux sous lesquels ployait la population des provinces maritimes, à ce qu'il disait, sous forme d'impôts ; et mon seul désir était de montrer que les provinces maritimes, non pas particulièrement, mais comme les autres parties du Canada, recevaient leur juste part des dépenses publiques, ni plus ni moins. Je prierai mon honorable ami de ne pas passer ses nuits blanches à calculer le chiffre des intérêts sur les dépenses de l'Intercolonial. Nous autres habitants des provinces maritimes nous sommes plus généreux. Nous

votons des millions pour les canaux, et nous les livrons gratuitement au trafic, et il n'est personne dans les rangs de la droite qui reste éveillé la nuit à faire le calcul des intérêts que sa province paie sur les frais de creusement de ces canaux. Les canaux sont dans l'intérêt général du Dominion, et les habitants des provinces maritimes s'en rendent très bien compte.

M. HAGGART : De même que les habitants des autres provinces du Dominion, nous sommes appelés à payer l'intérêt sur les sommes affectées aux canaux. Nous ne payons pas simplement l'intérêt sur les $70,000,000 dépensés sur les chemins de fer dans les provinces maritimes ; mais on nous demande maintenant de grossir ce montant de $6,000,000 cette année, sans compter une perte de $2,700,000 et même plus, résultant de l'exploitation de ce chemin.

L'honorable M. EMMERSON : Payez-vous toute cette somme ?

M. HAGGART : Oui, nous la payons toute. Nous payons le déficit d'un peu plus de $2,700,000 résultant de l'exploitation du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Je veux dire que la population du Dominion solde cette somme.

L'honorable M. EMMERSON : Je pensais que vous vouliez parler d'Ontario.

M. HAGGART : Les habitants du Dominion soldent l'intérêt sur les $70,000,000 dépensés sur ces chemins.

L'honorable M. EMMERSON : Qui paie l'intérêt sur les $90,000,000 dépensés sur les canaux ?

M. HAGGART : Les populations du Canada paient cet intérêt. Les habitants de l'Ontario et de Québec paient les 4-6, je crois, de cet intérêt, et les 4-6 de l'intérêt sur le chemin de fer Intercolonial. Mais nous ne nous opposons pas à ce qu'on dépense des fonds pour des travaux utiles dans les provinces maritimes. Ce que je déclare, c'est que non seulement nous sommes appelés à payer l'intérêt sur les capitaux engagés dans le chemin de fer Intercolonial et sur nos canaux, mais à solder un déficit, en même temps qu'on nous demande de dépenser sur le compte du capital de ce chemin de fer, cette année, $6,000,000.

M. LEFURGEY : Je ne saurais me rallier à l'avis de l'orateur qui m'a précédé (M. Haggart) parce que, j'en suis convaincu, la province d'Ontario bénéficie largement du chemin de fer Intercolonial, et peut-être même pourrait-on légitimement porter la moitié du découvert du budget de ce chemin de fer au compte de l'exploitation dans Ontario ; car l'administration de l'Intercolonial, en effectuant le transport des produits fabriqués dans les provinces supérieures vers les provinces maritimes, établit en faveur des premières des prix de transport inférieurs à ceux établis par les grandes lignes concurrentes, le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand Tronc, et cela dans la proportion suivante : 50 pour 100 en moins, pour les 500 premiers milles, et 88 pour 100 en moins pour 1,000 milles. Si l'administration de l'Intercolonial ne dégrevait pas, dans cette mesure, les marchandises venant de ces provinces, ou bien si elle les grevait de 50 pour 100, le déficit en question serait fort atténué.

Je désire offrir une courte observation sur la question des pensions de retraite, question qui intéresse les employés du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard comme du reste tous les autres fonctionnaires publics. J'ai déjà donné lecture des vœux exprimés par les contremaîtres et les chefs d'équipe sur l'Intercolonial, et le ministre a déclaré que le chef du cabinet devait saisir la Chambre, au cours de cette session, d'un projet de loi sur les pensions de retraite et qu'il tenterait l'impossible pour hâter le règlement de cette question. Or, paraît-il, on a mis la question au rancart.

L'honorable M. EMMERSON : La question n'a pas été mise au rancart, mais il a fallu l'ajourner, comme tant d'autres mesures législatives.

M. LEFURGEY : Quoi qu'il en soit, la Chambre ne sera pas saisie, au cours de cette session, du projet de loi que le ministre a élaboré avec tant de soin. On l'a réservé jusqu'à la fin de la session, alors qu'il a fallu le rayer du feuilleton. Si le ministre avait réellement à cœur le bien-être des employés de ce réseau, il y a longtemps que ce projet de loi aurait subi les premières épreuves.

M. J. J. HUGHES : De l'avis du député de Lanark-sud, les dépenses effectuées pour l'Intercolonial et le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard sont-elles inutiles ?

M. HAGGART : De quelles dépenses s'agit-il ? S'il s'agit des $6,000,000 qui doivent être portés, cette année, au compte du capital, je dois lui dire que, sauf les $800,000 affectés au chemin de fer "Canada Eastern", il n'est pas un seul item qui doive être porté au compte du capital. Conctruction de ponts, de voies de garage, travaux réparateurs aux gares, tout cela est porté au compte du capital. Pareil système est injustifiable. Voyez ce que font les autres compagnies de chemins de fer ; ainsi la Compagnie du chemin de fer "Canada Southern" a posé des rails neufs sur toute sa voie ; elle a remplacé les ponts en bois par des ponts en acier, et pas un seul dollar affecté à cette dépense n'a été porté au compte du capital. Comment le ministre peut-il justifier cette dépense ? Sans doute, on ne saurait exiger que l'exploitation de l'Intercolonial soit lucrative, mais au moins les recettes devraient-elles faire face aux frais d'exploitation et aux dépenses ordinaires. Bien loin de là, on a porté au compte du capital, de 1896 à 1904, une dépense de

$24,000,000, et voilà que cette année, on nous demande de dépenser $6,000,000. Comment le ministre peut-il discuter cette dépense ? Est-ce une dépense légitime à ses yeux ? En justice pour les contribuables, convient-il d'affecter tout l'excédent des recettes réalisées depuis 1896 jusqu'aujourd'hui au paiement des dépenses imputables au compte du capital sur le chemin de fer Intercolonial. Est-ce que les populations des autres provinces n'ont pas droit de participer à cet excédent de recettes puisées dans le gousset des contribuables ? Avec une bonne administration, les prix de transport des marchandises et des voyageurs seraient ce qu'ils sont aujourd'hui, sans que le budget de l'Intercolonial dût se solder par un déficit. Ce que nous condamnons, c'est le fait de porter au compte du capital ces énormes dépenses, inutiles pour la plupart.

M. J. J. HUGHES : La dépense affectée au chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard se rattache à des travaux neufs. L'honorable député a condamné cette dépense.

Canal de Lachine—Pont sur le canal, en alignement avec l'avenue Atwater, $40,000.

M. HAGGART : Y a-t-il urgence de construire un pont à cet endroit ?

L'honorable M. EMMERSON : C'est l'existence du canal qui nécessite la construction de ce pont.

M. HAGGART : Est-ce que cette rue existait, à l'époque de la construction de ce canal?

L'honorable M. EMMERSON : Oui, paraît-il. C'est l'énorme dévelopement du trafic qui nécessite la construction d'un nouveau pont.

M. GALLERY : S'agit-il de construire un pont-levis ou un pont tournant?

L'honorable M. EMMERSON : Un pont tournant.

M. BLAIN : Ces travaux seront-ils adjugés à l'entreprise et quand seront-ils terminés?

L'honorable M. EMMERSON : Ils seront adjugés à l'entreprise. Nous n'avons pas encore demandé de soumissions. Les travaux seront terminés le printemps prochain.

M. HAGGART : Ce crédit de $40,000 sera-t-il suffisant?

L'honorable M. EMMERSON : Non, la construction du pont coûtera environ $80,000. Nous ferons poser la superstructure, aussitôt que possible, le printemps prochain.

M. BLAIN: Combien coûtera la superstructure?

L'honorable M. EMMERSON : Environ $40,000.

M. FOWLER : Je ne m'explique pas la nécessité de ce pont. Voilà déjà quelque temps que ce canal est construit et il n'y a jamais eu de ponts à cet endroit. Le ministre dit qu'il existait une rue à cet endroit, à l'époque de la construction du canal.

M. RIVET : Je suis en mesure de renseigner l'honorable député. Ce pont doit se construire, en alignement avec l'avenue Atwater qui est la plus grande artère commerciale reliant la partie est de Montréal avec la partie supérieure de la ville. A l'époque de la construction du canal, cette partie de la ville de Montréal n'existait pas ; mais depuis cete époque, la ville s'est développée dans cette direction et il s'y effectue aujourd'hui beaucoup de trafic. Les industriels ont signé une requête demandant la construction de ce pont, dont le besoin se fait vivement sentir depuis nombre d'années, et dont l'urgence s'accentue aujourd'hui du fait que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique y a établi une cour à marchandises. Le mouvement commercial est fort développé dans cette partie de la ville. Les intérêts du commerce et de l'industrie de concert avec la population urbaine, demandent l'établissement de ce pont.

M. FOWLER : L'honorable député nous a démontré l'urgence de la construction de ce pont, au point de vue des intérêts de la ville; mais il ne nous a pas prouvé qu'il doive se construire aux frais du gouvernement fédéral. Au dire de l'honorable député, à l'époque de l'établisement du canal, il n'y avait ni populatison ni trafic dans cette partie de la ville ; mais depuis cette époque, la population s'y est fort développée et il s'y fait actuellement un trafic fort important. Ce fait milite, sans doute, en faveur de la construction du pont, mais cela ne prouve nullement que le ministère doive se charger de ces travaux.

M. N. RIVET : A l'époque de la construction du canal, il existait une route publique à cet endroit, mais cela va sans dire, la population était fort disséminée. Depuis cette époque, de chaque côté de la route publique, la population s'est développée et on a érigé de vastes fabriques. En outre, le chemins est la ligne frontière entre les villes de Saint-Henri et de Sainte-Cunégonde.

M. HAGGART : L'honorable député affirme-t-il qu'il existait une route publique, en alignement avec le canal, à cet endroit?

M. RIVET : Non.

M. HAGGART : Il existait un canal, à cet endroit, avant 1800, mais il n'y avait pas de route publique. L'honorable député n'a pas droit de chercher à justifier ce crédit, en affirmant qu'il existait une route publique à cet endroit, avant la construction du canal. Qu'il nous dise donc catégoriquement que c'est pour desservir la population qu'il fait ces travaux.

L'honorable M. EMMERSON : On m'informe qu'il existait une route publique à cet endroit.

M. HAGGART : Vous avez été mal renseigné.

M. FOWLER: Le ministre a affirmé qu'il existait un chemin à cet endroit et je suis convaincu qu'il a été mal renseigné. La ville de Montréal est assez riche et assez populeuse pour construire les ponts dont elle a besoin, sans demander au gouvernement fédéral d'en payer les frais.

M. GALLERY : L'hiver dernier, on a construit un chemin au delà du canal. Le pont neuf était alors en voie de construction. J'ajouterai que cette rue est une des plus larges et des plus anciennes artères de la ville de Montréal. A l'époque de la construction du canal, Montréal comptait environ 50,000 âmes. Puisque le gouvernement a construit, à ses frais, tous les ponts sur le canal de Lachine, pourquoi ne construirait-il pas le pont en question ?

M. HAGGART : Voilà le meilleur argument que j'aie encore entendu formuler ; puisque le gouvernement a construit les autres ponts, et cela bien à tort, pourquoi ne construirait-il pas celui-ci ?

M. GALLERY : Lorsque vous étiez ministre, sous l'ancien régime——

M. HAGGART : Ah ! il est facile de trouver des précédents.

M. GALLERY : La construction de ce pont est d'urgence, non seulement pour cette partie de la ville, mais dans l'intérêt même de l'industrie des transports.

M. FOWLER : J'en conviens, la construction de ce pont est d'urgence, mais cela ne prouve nullement que le gouvernement fédéral doive le construire à ses frais.

M. GALLERY : Qui donc le construirait ?

M. FOWLER : La plus riche ville du Canada devrait être en mesure de construire ses propres ponts.

M. GALLERY : L'honorable député pourrait-il me désigner un seul pont, sur le canal de Lachine, à la construction duquel la ville de Montréal ait participé ? Pourquoi demander aux contribuables de la ville de participer à la construction d'un pont sur ce canal, puisque le gouvernement conservateur a construit tous ces ponts, sans demander un sou au public ?

M. FOWLER : Tous les torts pris collectivement ne sauraient constituer un droit. La construction de ce pont doit être envisagée indépendamment de l'établissement des autres ponts.

M. INGRAM : Le gouvernement a-t-il pour programme de construire des ponts sur les canaux ? Entend-il construire des ponts en alignement avec des rues récemment ouvertes dans une ville et communiquant avec les canaux ?

M. GERVAIS : Il y a une réponse à apporter à l'affirmation du député de King (M. Fowler). A l'endroit où se trouve maintenant l'avenue Atwater, il existait une route publique, même avant 1700, alors que M. Dollier de Casson, le supérieur du séminaire de Montréal, confia à M. de Catalogne une entreprise pour la construction d'un canal entre Lachine et Montréal. C'est au bénéfice de toute la Nouvelle-France que devait se construire le canal projeté. En droit, le gouvernement fédéral est tenu de construire le pont en question, et voici pourquoi. Le Bas-Canada a contribué à établir une servitude sur l'île de Montréal ; et cette servitude créée par la construction du canal de Lachine, a été établie au bénifice du Canada dans son ensemble, et aujourd'hui le Canada est tenu de ne pas aggraver le fardeau que nous impose cette servitude. Voilà pourquoi j'affirme qu'en droit et en équité, le Canada est tenu de construire ce nouveau pont, puisque sa construction a été nécessitée par l'acte même du gouvernement du jour, en construisant le canal de Lachine. Les intérêts de la ville de Montréal exigent l'établissement d'un nouveau pont. C'est l'initiative prise par le Canada qui a nécessité la construction de ce pont, et le Canada est tenu d'en payer les frais.

M. FOWLER : Cet argument pourrait s'appliquer à tous les canaux du Canada. Le ministre, à coup sûr, ne prétend pas que son ministère ait pour système de construire des ponts sur les canaux, partout où une municipalité juge bon d'ouvrir un chemin. Le canal est construit, et à l'endroit en question, il n'existait pas de chemin public antérieurement. Si l'argument de l'honorable député (M. Gervais) est valable, toute municipalité qui s'avise d'ouvrir une rue ou une route publique, perpendiculairement au canal, peut exiger du ministère qu'il construise un pont à ses frais. L'honorable député comprend jusqu'où il doit pousser ses conclusions, s'il veut être logique.

M. GERVAIS : Il n'en est pas ainsi, pour le pont en discussion.

M. FOWLER : Si je ne me trompe, le ministre ne se rangera pas à l'avis de l'honorable député.

M. INGRAM : Le ministre voudrait-il bien apporter une réponse à ma question ?

L'honorable M. EMMERSON : Si je ne me trompe, le ministère n'entend pas se rendre aux vœux de toute municipalité qui demande la construction de ponts, là où elle juge à propos d'en établir. Cependant, l'honorable député (M. Gervais) affirme avec beaucoup de raison, qu'en droit et en équité, il incombe au gouvernement fédéral une certaine responsabilité; mais en pareille matière, le gouvernement n'est pas tenu d'obéir aux caprices des municipalités qui formuleraient des demandes irrationelles. Il en serait de ces ponts

comme des croisements de chemins de fer. Cela va sans dire, on ne saurait exiger la construction d'un pont pour chaque route publique. Mais à l'endroit en question, à mon avis, de puissantes raisons militent en faveur de la construction d'un pont, et on a réussi à prouver que le gouvernement doit le construire à ses frais. C'est l'Etat qui exploite ce canal, au bénéfice de tout le Canada, comme le fait observer l'honorable député (M. Gervais). On a construit dans cette partie de la ville de vastes établissements industriels, et ce pont abrégera la route suivie pour le transport des produits de ces fabriques entre la côte Saint-Paul et le quartier Saint-Gabriel, et l'extrémité occidentale du quartier Sainte-Anne et la gare du chemin de fer de la rue Atwater. Ce chemin abrègera aussi la distance parcourue par les employés dans l'ouest de la ville, car nombre d'entre eux, pour éviter un long circuit, sont forcés aujourd'hui de suivre la voie du chemin de fer. Si cet article figure au budget, c'est que le ministère a voulu se rendre aux vœux exprimés par vingt-cinq ou trente importants établissements industriels faisant leur exploitation dans cette partie de la ville. D'ailleurs, ces travaux rentrent dans le système suivi par le ministère par le passé. Si par le passé le ministère s'est chargé, à bon droit, de la construction de ces ponts, il est parfaitement autorisé à le faire encore aujourd'hui.

M. HAGGART : L'argument formulé par le député de la division Saint-Jacques, Montréal (M. Gervais) qui, je crois, est avocat, est un des plus singuliers arguments que j'aie encore entendu énoncer dans cette Chambre. L'argument de l'honorable député est valable, quand le gouvernement se sert d'une grande route existante pour le passage du canal. Alors, suivant l'expression du droit français, il est créé une servitude, et il incombe au gouvernement d'établir des moyens de communications aussi faciles que ceux qui existaient avant l'établissement du canal. Or, dans le cas actuel, il n'existait pas de route publique et par conséquent il ne saurait exister de servitude. Le gouvernement n'est tenu à rien là où il n'existait pas de route publique, antérieurement.

M. INGRAM : Je comprends l'importance et l'urgence de la construction de ce pont. Toutefois, le ministre invoque un singulier argumrent, et si son système l'emporte, son application ne saurait se circonscrire à la ville de Montréal. Ce pont, nous dit-on, coûtera $80,000, et tous les travaux se feront aux frais du gouvernement. Si, autrefois, il n'existait pas de chemins à cet endroit, le gouvernement pourrait à bon droit participer aux frais de ces travaux ; or, si la ville de Montréal demande la construction d'un pont sur ce canal, elle doit au moins y contribuer dans une certaine mesure. Le ministre propose au gouvernement de supporter tous les frais. Qu'on applique cette doctrine à tout le Canada et on comprendra les embarras qui surgiront. On ne peut assimiler un canal à un croisement de chemin de fer. Ainsi à Toronto, comme les citoyens désiraient traverser les voies de chemins de fer et qu'elles sont trop nombreuses pour qu'il soit toujours possible d'utiliser le passage à niveau, ils demandèrent aux compagnies de chemins de fer de construire un pont. Les compagnies ont-elles accédé à cette demande ? Non. Nous participerons à la construction du pont au-dessus de nos voies, déclarèrent-elles, si la ville consent à payer partie des frais. Ainsi devrait-il en être du canal en question. Il n'y a pas lieu d'adopter un système différent. Si je m'oppose à ce crédit, ce n'est pas parce qu'il s'applique à la ville de Montréal.

Canal de Trent—Travaux de construction, $300,000.

M. HAGGART : Où ces travaux doivent-ils s'effectuer?

L'honorable M. EMMERSON : Il s'agit de relier le lac au Baume avec le lac Simcoe. Nous avons déjà voté un crédit de $100,000, inscrit au budget de 1904-1905. Ce crédit est affecté à l'écluse d'ascension ou ascenseur hydraulique No 2, $250,000 ; $40,000 à la deuxième divison du lac au Baume (Balsam Lake) et $10,000 aux travaux d'art.

Canal de la Trent—Tracé des routes, $11,000.

M. GRANT : Cette somme sera-t-elle consacrée au tracé de la route entre le lac Simcoe et la baie Georgienne?

L'honorable M. EMMERSON : Il s'agit d'études, aux deux extrémités de la rivière Trent.

M. HAGGART : Où ces travaux doivent-ils se faire? Je ne sache pas qu'il s'agisse de la création de quelque chenal.

L'honorable M. EMMERSON : Ces deniers seront consacrés à l'établissement d'un chenal de douze pieds, de l'extrémité de la rue Amélia, dans la ville de Cornwall, jusqu'à l'ancienne écluse No 17. Ces travaux se font à l'entreprise.

Canal Welland—Creusement de certaines parties du bief supérieur, entre Port-Colborne et Thorold, $50,000.

L'honorable M. EMMERSON : On estime qu'il sera dépensé $150,00, au cours de l'exercice. Les travaux dans leur ensemble coûteront $450,000. Il s'agit d'assurer un minimum de 14 pieds d'eau, sur le busc. Il y aura 19 pieds d'eau, au niveau normal du lac Erié, et quinze pieds à la ligne d'étiage. La surface du lac Erié semble s'abaisser graduellement.

M. HAGGART : Est-ce que l'écluse de prise d'eau, à l'entrée, permet d'atteindre le busc ? Y a-t-il un ascenseur à l'écluse de prise d'eau?

L'honorable M. EMMERSON : Non.

Elévateur à Port-Colborne, $400,000.

L'honorable M. EMMERSON: Ce crédit est affecté à la construction, à Port-Colborne, d'un élévateur de la capacité de 2,000,000 de boisseaux, dont le coût est porté à $1,250,000. Nous approfondissons aussi le port à 22 pieds d'eau jusqu'à l'élévateur du Grand Tronc. Les frais d'amélioration du port, y compris la construction de l'élévateur, s'élèveront à $1,600,000.

M. HAGGART : Si je ne me trompe, le ministère des Travaux publics est chargé d'une partie de ces travaux.

L'honorable M. EMMERSON : Le brise-lames est construit par le ministère des Travaux publics.

M. HAGGART : Le ministre pourrait-il nous dire quel sera le coût total du brise-lames et des travaux d'approfondissement?

L'honorable M. EMMERSON : Non, cela relève d'un autre ministère.

M. BLAIN : Cet élévateur doit-il être érigé sur les fondations construites par le ministère des Travaux publics?

L'honorable M. EMMERSON : Non, le ministère des Travaux publics n'a pas exécuté de travaux à cet endroit. C'est notre ministère qui a établi ces fondations.

M. BLAIN : Quand cet élévateur sera-t-il terminé?

L'honorable M. EMMERSON : Les plans et devis sont en voie d'élaboration, et nous avons envoyé un ingénieur à Port-Colborne, afin de faire les études voulues pour l'établissement des fondations. Nous serons en mesure de demander des soumisisons, pour tout l'ensemble des travaux, à brève échéance. Nous comptons que tout sera terminé au cours de l'automne de 1905.

M. FOWLER : Les droits de navigation sur les canaux sont abolis aujourd'hui. Y aura-t-il des taxes à payer pour l'usage de cet élévateur?

L'honorable M. EMMERSON : Je l'ignore. La question n'est pas du ressort de notre ministre.

M. FOWLER : La question intéresse bien quelque peu les contribuables.

L'honorable M. EMMERSON : Il n'y a encore rien de décidé à cet égard.

M. FOWLER : Est-ce que la question n'est pas à l'étude?

L'honorable M. EMMERSON : A mon avis, il conviendrait d'abolir tous les droits à cet élévateur. Quand bien même les droits de navigation sur les canaux ne le seraient pas. Cependant, il convient que ceux qui utilisent ces élévateurs acquitent certains droits. C'est une question d'intérêt public de savoir si une compagnie devrait être autorisée à construire cet élévateur ou s'il est préférable que le gouvernement s'en charge.

Le système adopté, c'est que ces élévateurs doivent se construire aux frais du gouvernement pour éviter les conflits qui pourraient surgir de la rivalité des intérêts des expéditeurs. En pareilles circonstances, le gouvernement exigerait le paiement des droits ordinaires imposés pour l'usage de ces élévateurs. Tel est le système auquel je me rallierais volontiers.

M. FOWLER : Advenant qu'une compagnie construise un élévateur et impose des droits exagérés, une autre compagnie pourrait lui faire concurrence.

L'honorable M. EMMERSON : Nous avons tenu compte de la chose.

L'honorable M. FIELDING : Il y a plusieurs années, le gouvernement a cherché à engager les compagnies à se charger de ces travaux, mais il leur répugnait de se soumettre aux conditions que le gouvernement a cru devoir imposer relativement à la réglementation des droits des élévateurs. Finalement, pour assurer le succès de l'entreprise, le gouvernement a compris qu'il devait se charger de ces travaux. Il est intervenu des négociations avec les compagnies, mais elles n'ont pas voulu accepter les conditions légitimes.

M. FOWLER : Le ministre peut-il nous dire s'il faudrait acquitter des droits pour l'usage de ces élévateurs ?

L'honorable M. FIELDING : Le gouvernement n'a jamais été en lieu de donner une décision à cet égard. Pour mon propre compte, je n'ai jamais songé à dégrever ces élévateurs. A mon avis, le public devrait payer les taxes imposées d'ordinaire pour l'usage de ces élévateurs, tout comme si c'était la propriété d'une compagnie.

M. FOWLER : Quel genre d'élévateur s'agit-il de construire ?

L'honorable M. EMMERSON : Les plans n'ont pas encore été préparés, mais il est entendu que ce sera un élévateur d'un type bien moderne.

M. FOWLER : Sera-ce un élévateur tubulaire ?

L'honorable M. EMMERSON : Il sera tout à fait moderne.

M. HAGGART : Dans les correspondances échangées avec les compagnies d'expéditeurs, ces compagnies affirment-elles que lorsque le havre à Port-Colborne, aura été suffisamment approfondi, elles se proposent de l'utiliser ?

Il a été échangé, paraît-il une correspondance avec une compagnie de Glasgow ou autre compagnie écossaise, qui se proposait d'établir une ligne de cargo-boats.

L'honorable M. EMMERSON : Je le sais, le parachèvement de ces travaux et l'érection d'un élévateur contribueront à dévier vers ce port les transports qui prennent au-

jourd'hui une autre direction, mais je ne suis pas assez au courant de la situation locale pour me prononcer sur ce projet.

M. HAGGART : Nous avons adopté un bon nombre d'articles, et il est maintenant minuit et quart. Il reste une couple d'articles qui prêtent à débat.—les crédits affectés aux rapides des Galops et au canal de Cornwall.

Rapides des Galops—Achèvement du chenal (renouvellement de crédit), $28,000.

L'honorable M. EMMERSON : Vous désirez que cet article soit réservé ?

M. TAYLOR : Oui.

L'honorable M. EMMERSON : En suspens.

Canal de Lachine—Elargissement de la chaussée, au bassin d'aval, $49,000.

M. HAGGART : Ce crédit sera-t-il suffisant pour compléter les travaux ?

L'honorable M. EMMERSON : Ce crédit est affecté à l'élargissement de la chaussée au bassin d'aval. Cette chaussée est tellement étroite qu'elle est insuffisante à la circulation.

M. HAGGART : Ce bassin est en face de la raffinerie de sucre ?

M. GALLERY : Non, c'est le bassin n° 1 qui se trouve en face de la raffinerie de sucre. Il est d'urgence d'élargir la chaussée.

Canal Lachine—Parachèvement du pavage de la rue du Moulin (renouvellement de crédit), $3,500.

M. HAGGART : Où est cette rue du Moulin ?

M. GALLERY : L'honorable député le sait parfaitement. Nous avons déjà voté $50,000 pour la pavage de la rue.

M. HAGGART : Ces travaux sont-ils à peu près terminés ?

M. GALLERY : Le crédit actuel sera suffisant.

M. FOWLER : Je ne m'explique pour pourquoi le gouvernement se charge des frais de ce pavage.

L'honorable M. EMMERSON : Le gouvernement est propriétaire de ces travaux.

Canal Beauharnois—Reconstruction du déversoir à Valleyfield, $15,000.

M. HAGGART : Le canal Beauharnois et-il utilisé actuellement ?

L'honorable M. EMMERSON : Oui.

Canal Rideau—Reconstruction du barrage à la station éclusière à Poonamalie, $10,000.

M. TAYLOR : Voilà le barrage de Poonamalie. Passons à l'autre item et que celuici demeure en suspens.

L'honorable M. EMMERSON : En suspens. Revenons à l'article „.

Extension du canal Rideau, $50,000.

M. FOWLER : De quelle extension s'agit-il ?

L'honorable M. EMMERSON : Il s'agit du prolongement du canal et de la construction d'écluses, pour donner accès au district minier. Il y a d'importants gisements miniers qui sont inaccessibles au chemins de fer, et paraît-il, en prolongeant le canal et en construisant deux écluses, nous obtiendrons 17 milles de voies navigables vers les lacs.

M. HAGGART : De quels lacs s'agit-il ?

L'honorable M. EMMERSON : Il s'agit du lac Désert et du lac du Diable.

M. TAYLOR : Bien plus, ce prolongement fournit un approvisionnement d'eau qui n'est pas utilisable actuellement pour la navigation du canal Rideau.

Canal Cornwall, $7,100.

Le PRESIDENT (M. Campbell) : Réservé.

Commission des chemins de fer—Entretien et opérations du conseil des commissaires des chemins de fer du Canada, $60,000.

M. HAGGART : Combien coûtera la commission des chemins de fer, tous frais compris ?

L'honorable M. EMMERSON : Ces frais s'élèveront à environ $60,000 par année.

M. HAGGART : Traitements et tous autres frais compris ?

L'honorable M. EMMERSON : La commission aura besoin d'un expert en matière de transports et de commis attachés à ce service.

M. HAGGART : Quel est le traitement de cet expert en matière de transports ?

L'honorable M. EMMERSON : $3,500.

M. HAGGART : Qui est-il ?

L'honorable M. EMMERSON : M. Hardwell, autrefois sous-chef du service des marchandies de l'Intercolonial, à Montréal.

M. FOWLER : Les frais du wagon spécial sont-ils compris dans les $60,000 ?

L'honorable M. EMMERSON : Ces frais figurent au budget de l'année dernière. Le crédit en discussion suffira à toutes les dépenses se rattachant à l'usage du wagon spécial.

M. HAGGART : Quel est le chiffre des autres traitements ?

L'honorable M. EMMERSON : M. George A. Mountain, l'ingénieur en chef, touche $4,800. Puis il y a deux ingénieurs, M. Simmons et M. Tessier, qui reçoivent environ $2,000 respectivement. Ces deux nominations ne sont pas encore faites ; mais elles ot été proposées. Ces messieurs sont encore au service du ministère. Voici les au-

tres items : Experts en matière de transports, et commis attachés à ce service, $7,000 ; secrétaire archiviste et comptable, $1,800 ; expert légal, $2,500 ; commis aux écritures, $2,590; ingénieur en chef et ses aides, $9,000; inspecteur en chef des accidents, $2,500 ; sous-inspecteur des accidents, $400 ; sténographes et dactylographes, $5,000 ; gardien des bureaux, $500 ; huissier du conseil et deux commissionnaires, $1,500 ; cuisinier et facteur attachés au wagon, $1,360; compte rendu officiel des délibérations du conseil, $3,000 ; frais de route du personnel, des ingénieurs et inspecteurs, $7,000 ; impressions et papeterie, $5,000 ; annonces, publication des tarifs et des ordonnances du conseil, $2,000 ; dépenses non-prévues, $5,000. Total, $59,660.

M. HACKETT : En outre, il y a les traitements des commissaires et le loyer des bureaux.

L'honorable M. EMMERSON : Comme de raison ces item ne figurent ici qu'à titre de propositions du conseil. Il n'a été pris de décision que sur deux ou trois de ces propositions.

M. HACKETT : Les frais de cette commission seront plus élevés que ceux de la cour Suprême. Le gouvernement, j'espère, n'ira pas sanctionner d'aussi énormes dépenses, absolument inutiles.

M. TAYLOR : C'est du luxe effréné.

L'honorable M. EMMERSON : Je n'irai pas jusqu'à affirmer que c'est une dépense inutile. A mon avis, c'est une dépense utile et le pays a bénéficié de l'œuvre de cette commission. Quoi qu'il en soit, ces dépenses ne sont pas exécutées. Si je ne me trompe, au cours du débat sur ce projet de loi, l'ex-ministre des Chemins de fer a déclaré que, d'après ses prévisions, ces dépenses atteindraient le chiffre de $10,000 par année.

M. BLAIN : La commission des chemins de fer a-t-elle le pouvoir absolu de faire des achats et des dépenses à son gré ?

L'honorable M. FIELDING : Ce n'est pas ainsi que je l'entends.

M. BLAIN : Il s'est élevé, paraît-il, de graves divergences d'opinion entre les membres du cabinet et les commissaires des chemins de fer, à cet égard.

L'honorable M. FIELDING : Je ne voudrais pas affirmer qu'il y ait eu lutte. Tous les bureaux cherchent à obtenir autant de deniers publics que possible, et il incombe quelquefois au ministre des Finances de s'opposer avec obstination à leurs désirs.

M. BLAIN : Le ministre des Finances s'est montré assez libéral.

L'honorable M. FIELDING : L'honorable député ne voit que ce que nous accordons; il ignore tout ce que nous retranchons.

M. HAGGART : Un expert légal et trois ingénieurs pour cette commission ! Cette dépense est aussi insensée que celle figurant au compte du capital, pour l'Intercolonial.

Canal Welland—Réfections, $35,000.

M. HAGGART : De quelles réfections s'agit-il ?

L'honorable M. EMMERSON : Il s'agit de réparer les écluses 1, 5 et 6 du nouveau canal. Nous nous proposons de substituer au plancher en bois du béton, les murs et les planchers étant fort endommagés. Il nous faut aussi faire des réparations considérables aux fondations des déversoirs régulateurs.

Canal de Chambly—Eclusiers supplémentaires, $3,000.

L'honorable M. EMMERSON : Ce crédit est affecté aux salaires de deux éclusiers supplémentaires, préposés à chacune des six écluses, à partir de Saint-Jean. Le personnel préposé aux écluses 7, 8 et 9 est suffisant. Le surcroît de dépenses pour les prochains exercices sera de $3,780, au lieu de $3,000, les éclusiers supplémentaires étant employés pendant 7 mois. Les expéditeurs nous ont adressé des plaintes. Il est arrivé quelques accidents et il est d'urgence d'augmenter le personnel préposé à ces écluses.

M. FOWLER : Le trafic de ce canal accuse-t-il augmentation ?

L'honorable M. EMMERSON : Il n'y a pas eu d'augmentation sensible dans le chiffre des transports.

M. FOWLER : Le trafic n'accuse-t-il pas réellement une diminution ?

L'honorable M. EMMERSON : Non, il accuse une augmentation sur l'année dernière.

M. HAGGART : Le chiffre des transports est inférieur à ce qu'il était autrefois.

M. BRODEUR : Les transports, au lieu d'accuser une diminution, ont sensiblement augmenté, au cours des années dernières. Tout le bois à papier exporté aux Etats-Unis passe par ce canal. Le bois à papier exporté des Trois-Rivières suit aussi cette voie, et ces années dernières, les transports ont été en progrès.

M. INGRAM : D'après le rapport de l'auditeur général, les recettes accusent une diminution de $828.35, ce qui ne prouve pas que le trafic soit en progrès.

M. FOWLER : Pendant onze ans, le ministère a exploité ce canal avec un personnel d'employés moins nombreux; et voilà aujourd'hui, sans que le volume des affaires accuse progrès, qu'on y installe douze nouveaux employés. Voilà un autre signe avant-coureur de l'approche des élections.

L'honorable M. EMMERSON : Les expéditeurs prétendent que le personnel des éclu-

siers est si insuffisant aux besoins du service qu'il s'est produit deux ou trois accidents ; et ils ont adressé des plaintes au ministère dans ce sens. Un ouvrier y a même perdu la vie.

M. INGRAM : Il existe sans doute, dans les archives du ministère, une correspondance au sujet de ces plaintes ?

L'honorable M. EMMERSON : Oui.

M. HAGGART : Au cours de l'année, il s'est effectuée 3,223 voyages sur le canal Chambly et la totalité du tonnage a atteint le chiffre de 296,709. Le volume des transports effectués par ce canal ne dépasse pas celui du trafic sur le canal Rideau.

M. L. P. DEMERS : Sans être bien au courant de la statistique, je connais parfaitement le canal Chambly et je connais aussi le canal Rideau. Que ces messieurs se donnent la peine de visiter le port de Saint-Jean et ils y constateront une différence fort sensible entre le volume des transports effectués sur le canal Rideau et celui des transports qui suivent la voie du canal Chambly. Le canal Chambly est toujours couvert de navires. Peut-être quelques-uns de ces navires ne transportent-ils pas de marchandises dans les deux sens, ce qui constituerait une différence dans le tonnage ; mais le personnel employé aux écluses accomplit la même besogne, et cette année j'en suis convaincu, le nombre des navires a augmenté. Les compagnies de navigation se plaignent de l'insuffisance du service de nuit. On m'a adressénombre de plaintes à cet égard. On prétend qu'il faut deux éclusiers pour le service de nuit, et on demande au gouvernement de revenir à l'ancien régime, antérieur à 1893.

Pensions de retraite—Allocation supplémentaire à M. Wallace, ancien receveur des postes, à Victoria, C.A., $240.

M. INGRAM : Comment s'explique ce crédit?

L'honorable M. FIELDING: Il s'agit d'une allocation figurant au budget depuis nombre d'années. Le bénéficiaire était receveur des postes, avant l'établissement de la confédération.

M. INGRAM : Et a-t-il obtenu l'allocation à laquelle il avait droit?

L'honorable M. FIELDING : Ce crédit est voté, d'année en année, et personne que je sache n'a jamais soulevé d'objection à cet égard.

Milice et défense—Imputable sur le revenu—Habillements, $100,000.

M. SPROULE : Il est préférable que l'article demeure en suspens.

L'honorable M. FIELDING : Réservé.

Allocations aux associations de tir et autres, $45,000.

M. INGRAM : Existe-t-il une liste des clubs qui reçoivent ces allocations?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui, j'ai cette liste sous les yeux. Au sujet de l'item relatif aux habillements militaires, je dois déclarer qu'il est inscrit un autre aritcle, au budget supplémentaire. Peut-être pourrions-nous adopter l'article que nous venons de réserver, avec l'entente que les honorables députés qui désirent discuter cet item pourront le faire, quand l'autre article viendra en délibération. Je voudrais établir la même entente avec l'honorable député (M. Ingram) au sujet du crédit relatif aux associations de tir. J'obtiendrai le renseignement qu'il désire.

M. le PRESIDENT (M. Campbell): Adopté.

Arsenal fédéral, $150,000.

M. SPROULE : Les journaux annoncent qu'on doit se construire un autre arsenal à Ottawa et probablement un autre dans l'Ouest.

Sir FREDERICK BORDEN : Je dois informer l'honorable député qu'il n'y a encore rien de décidé à cet égard. Une maison commerciale d'Angleterre qui se livre à l'exploitation de cette industrie en grand, serait disposée à établir, à Ottawa ou près de la ville, une cartoucherie et une fabrique de poudre. Le ministère ne consentirait à adjuger une entreprise pour la fabrication des cartouches que sous la condition que la compagnie s'engage aussi à fabriquer des explosifs ; et suivant toutes les probabilités, elle sera en mesure d'établir ces deux genres de fabriques. La capacité de la cartoucherie serait d'environ 20,000,000 de cartouches par année, et la compagnie demanderait au gouvernement de s'engager à acheter une quantité minimum—non pas, sans doute 20,000,000—mais disons cinq ou dix millions de cartouches par année, et à prendre, en outre, un certain nombre de tonnes d'explosifs, qui seraient utilisés pour la cartoucherie de Québec, ainsi que les autres explosifs dont nous pourrions avoir besoin. Le gouvernement s'engagerait, par contrat, à acheter de la compagnie une quantité minimum, la capacité de production de la fabrique de cette compagnie dépassera probablement de beaucoup la quantité que le gouvernement s'engagerait à acheter. La production serait, sans doute, le double de cette quantité.

M. SPROULE : Alors, il est bien décidé que le gouvernement établira une fabrique ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN : Oui.

Traitement du surintendant du service des assurances, $4,000.

L'honorable M. FIELDING : Cette besogne tend toujours à s'accroître. Les frais sont acquittés par les bureaux d'assurance et ainsi le pays n'est pas grevé de cette dépense.

Dépenses relatives à la loi de tempérance du Canada, $500.

L'honorable M. FIELDING : Advenant qu'une élection ait lieu sous l'empire de la

loi de tempérance du Canada ce crédit ferait face aux frais de cette élection.

Dépenses imprévues, subordonnées aux décrets de l'exécutif, $30,000.

M. SPROULE : Cet item accuse une augmentation de $10,000.

M. FIELDING : Il y a longtemps qu'il figure au budget un crédit de $20,000, affecté à cet usage. L'honorable député en conviendra, eu égard à l'accroissement général des affaires, c'est un crédit fort minime à mettre à la disposition du gouvernement. L'année dernière, le chiffre de la dépense a été bien moins élevé; mais à tout moment, il peut surgir quelque événement imprévu, et il est prudent d'inscrire au budget un crédit de ce genre.

Il est fait rapport de quelques résolutions.

MESSAGE DU GOUVERNEUR GENERAL —PREVISIONS SUPPLEMENTAIRES ADDITIONNELLES.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je transmets à la Chambre deux messages de Son Excellence le Gouverneur Général.

M. l'ORATEUR : Voici la teneur de ces messages :

MINTO.

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes le texte des évaluations supplémentaires des sommes requises pour le service du Canada, pour l'exercice 1903-1904, et conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, de 1867, il recommande ce budget à la Chambre des communes.

Hôtel du gouvernement,
Ottawa, 25 juillet 1904.

Sur motion de M. Fielding, lesdits message et budget supplémentaire additionel sont référés au comité des subsides.

MINTO.

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes les évaluations supplémentaires des sommes requises pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1905, et conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, de 1867, il recommande ce budget supplémentaire à la Chambre des communes.

Hôtel du gouvernement,
Ottawa, 25 juillet 1904.

L'honorable M. FIELDING : Je propose que les messages de Son Excellence, ainsi que le texte des évaluations, soient renvoyés au comité des subsides.

On adopte la motion.

AJOURNEMENT—AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je propose que la Chambre lève sa séance.

M. FIELDING.

M. SPROULE : Quelle est la matière de l'ordre du jour pour demain ?

L'honorable M. FIELDING : Nous délibérerons la résolution du ministre du Revenu de l'intérieur, au sujet des tabacs, mais nous discuterons la résolution du ministre de l'Agriculture concernant les épizooties, et probablement la résolution se rattachant à la prime au pétrole. Quand nous aurons discuté ces trois résolutions, si l'heure le permet, nous pourrons aborder l'étude de quelques-uns des articles figurant encore au feuilleton, à cette phase-ci de la session.

M. TAYLOR : Ne conviendrait-il pas de réserver le projet de loi présenté par le ministre du Revenu de l'intérieur. J'ai reçu ce soir même, une lettre m'informant qu'une députation de Kingston désire venir à Ottawa, pour s'aboucher avec le ministre, et j'ai pensé que je pourrais leur transmettre une dépêche, dans la matinée, la veille du jour où le bill viendra en délibération.

M. BRODEUR : Nous pourrions étudier la résolution demain même, et l'adopter définitivement après-demain. Je serai bien aise d'entendre les observations de cette députation.

M. TAYLOR : Ce serait perdre un temps précieux que de délibérer cette mesure, avant d'avoir entendu la députation.

M. BRODEUR : Nous avons déjà reçu beaucoup de vœux à cet égard et je dois déclarer qu'il n'est pas possible d'ajourner davantage la délibération de cette résolution. Demain, nous étudierons la résolution, et ensuite, nous délibérerons le projet de loi.

M. TAYLOR : Comme nous aurons une autre session dans quelques mois, il serait préférable de réserver cette mesure. Elle soulèvera un assez long débat et il faudrait alors remettre la prorogation à la semaine prochaine.

M. BRODEUR : La question soulèvera un débat; mais si nous tenos à finir nos travaux samedi et même la semaine prochaine, il importe de délibérer cette résolution aussitôt que possible.

L'honorable M. FIELDING : Il serait préférable de l'étudier demain même et nous verrons la tournure que les choses prendront.

La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance, à une heure et vingt [illegible] matin, le jeudi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, 4 août 1904.

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

INTERPELLATIONS.

LE COLONEL OTTER—L'INCURSION DES FENIANS.

M. E. D. SMITH :

1. Quels ordres ou instructions ont été donnés par le ministère de la Milice ou par le

commandant général au colonel D. O. Otter, relativement à ses services pendant l'incursion des Fenians, en 1870 ?

2. A quelles dates a-t-il été en service actif ?

3. Où at-il servi ?

4. Quel supplément de solde a-t-il reçu?

5. Quelles troupes ont servi sous lui ?

6. Est-il fait mention dans la liste de la milice d'états de service ou d'agrafes ou médailles dont la demande aurait été faite autrement que d'après la formule A17 ?

Sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice) :

1. On ne trouve au ministère aucune trace d'ordres ou d'instructions à ce sujet.

2. Du mois d'octobre 1869 au mois de mai 1870.

3. A Toronto.

4. Les archives n'en parlent pas.

5. Les archives n'en font pas mention.

6. Non, en ce qui a trait à l'incursion des Fenians ou à l'expédition de la rivière Rouge.

LE STEAMER "ALERT"—LES CANAUX DU SAINT-LAURENT.

M. J. D. REID (par M. Taylor) :

1. Combien d'hommes sont employés à bord du steamer "Alert" qui navigue dans les canaux du Saint-Laurent ?

2. Quel est le montant total des salaires payés, chaque mois, à l'équipage dudit steamer, y compris la nourriture ?

3. Quel est le coût total, en fait de gages, de combustible, etc., de l'exploitation dudit steamer ?

4. Quelle est la valeur totale des meubles achetés par le surintendant Stewart pour ledit steamer, depuis qu'il en a pris le commandement, et en vertu de quelle autorité a-t-il fait ledit achat ?

5. Combien de personnes, en dehors de l'équipage, étaient à bord dudit steamer lors d'un voyage dans le haut de la baie de Quinté ? Et qui a autorisé ce voyage ?

L'honorable M. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Cinq.

2. $270 par mois.

3. En juillet, ces frais se sont élevés à $351.

4. $60. Les meubles ont été achetés par le surintendant Stewart sans autorisation particulière.

5. Quatre personnes en sus de l'équipage. C'était un voyage régulier. Nulle autorisation particulière n'était nécessaire, attendu que le canal Murray est sous la surveillance du surintendant Stewart.

SALLE MILITAIRE DE TRURO.

M. GOURLEY :

1. Le gouvernement se propose-t-il de construire une salle militaire à Truro cette année ou dans un avenir rapproché ?

2. Quelle est la méthode suivie par le gouvernement en ce qui concerne la construction de salles militaires dans la Nouvelle-Ecosse ?

Sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice) : La question est à l'étude. Le budget renferme un crédit global destiné à la construction de salles militaires qui peuvent être érigées à plusieurs endroits.

M. GOURLEY : Je ferai observer au ministre qu'il y a un bon club de tir à Truro, que notre milice est en progrès et mérite des égards.

LOI DE LA DOUANE—AMENDEMENT.

L'honorable Wm. PATERSON (ministre des Douanes) : Je propose que la Chambre se forme, demain, en comité général afin d'étudier le projet de résolution suivant :

Qu'il est expédient de prescrire que l'Acte des douanes soit amendé comme suit :

1. Que les prescriptions suivantes soient ajoutées à l'article 2 dudit acte :

(s) L'expression "droit" ou "droits" comprend "droit spécial" et "droits spéciaux".

2. Que l'article 7 dudit acte soit amendé en retranchant les mots suivants : "et la somme supplémentaire, s'il en est, payable en vertu de l'article suivant du présent acte".

3. Que l'article 8 dudit acte, tel qu'amendé par l'article 4 du chapitre 14 des Statuts de 1888, soit abrogé.

4. Que le paragraphe suivant soit ajouté à l'article 62 dudit acte, tel qu'amendé par l'article 5 du chapitre 14 des Statuts de 1889 :

"Pourvu, toutefois, à l'égard des marchandises expédiées en consignation mais qui ont été vendues par l'exportateur à des personnes en Canada antérieurement à leur importation en Canada, que le droit ne soit évalué dans aucun cas sur un montant moindre que le prix de facture pour l'acheteur canadien, à l'exclusion de toutes charges sur icelles après leur expédition du lieu d'exportation directement en Canada.

"Lorsque des articles fabriqués avec les mêmes matières, ou d'une espèce similaire, mais de qualité différente, seront trouvés dans le même colis, portés en compte ou sur facture, à un prix moyen, il sera du devoir des estimateurs d'adopter la valeur du meilleur article contenu dans ce colis comme valeur moyenne du tout, et le droit sera prélevé en conséquence.

"(2) La commission des douanes pourra reviser la décision de tout estimateur ou percepteur des douanes quant aux principaux marchés d'un pays ou quant à la juste valeur marchande des articles imposables. La décision de la commission des douanes à l'égard desdits principaux marchés et de la juste valeur marchande des articles imposables, lorsqu'elle sera approuvée par le ministre des Douanes, sera, dans tous les cas, finale et définitive, sauf tel qu'autrement prescrit dans l'Acte des douanes."

SEANCE DE LA CHAMBRE SAMEDI.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je propose :

Que lorsque cette Chambre ajournera sa séance vendredi prochain, elle reprenne ses travaux le lendemain, samedi, à onze heures du matin, et que l'ordre du jour soit le même que la veille.

La motion est adoptée.

LOI DES ELECTIONS FEDERALES,1901 —AMENDEMENT.

L'honorable M. FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Je propose que le bill (n° 148) modifiant la loi des élections fédérales soit voté en troisième délibération.

M. GEO. O. ALCORN : J'ai l'honneur de proposer la motion que j'ai soumise l'autre jour au comité et qui a trait à l'article 3 du présent bill, article qui modifie l'article 29 de la loi électorale. Mes collègues savent probablement de quoi il retourne. Sous l'empire de la loi électorale, telle qu'elle se lit aujourd'hui, le Gouverneur général fixe la date de la présentation des candidats et le jour du scrutin et en fait mention dans les brefs d'élection, sauf en ce qui a trait à certains districts électoraux dont deux sont situés dans la province de Québec et trois dans la Colombie Anglaise, sous l'empire des dispositions du présent bill.

Dans ces districts, c'est le président de l'élection qui fixe la date de la présentation des candidats et le jour du scrutin, sous le prétexte qu'il lui est impossible, vu la grande superficie de ces districts et leur population éparse, de s'acquitter dans le délai prescrit de la tâche qu'il doit remplir avant le jour du scrutin. Sa tâche consiste principalement à afficher sa proclamation, travail qu'il doit entreprendre aussitôt que possible après la réception du bref, et les avis relatifs à l'ouverture des bureaux de vote après la présentation des candidats. On prétend que le délai accordé par la loi pour l'accomplissement de ces formalités dans les autres districts électoraux ne serait pas suffisant dans ceux-là. Quant aux autres fonctions du président de l'élection, je suis convaincu qu'il pourrait facilement les remplir toutes dans le délai fixé par le présent bill. On prétend aussi que la distribution des boîtes du scrutin exigerait un peu plus de temps que le délai que la loi accorde. D'ordinaire, si je ne me trompe, les différents gouvernements laissaient trente jours s'écouler entre l'émission des brefs d'élection et le jour du scrutin. Or, pour obvier aux difficultés que le président de l'élection pourrait éprouver dans l'accomplissement de ses fonctions, je propose de diviser ce délai de 30 jours en deux parties égales et d'accorder 14 jours avant et 14 jours après la date de la présentation des candidats. Dans ces districts, au lieu de fixer le jour du scrutin à une date ultérieure, j'anticiperais d'une semaine le jour de la présentation des candidats qui aurait lieu 14 jours après l'émission du bref d'élection et 14 jours avant le scrutin.

Il est parfaitement évident que cet amendement obviera aux difficultés que le président de l'élection peut s'attendre à éprouver dans l'accomplissement de ses diverses fonctions, dans l'affichage de la proclamation et des avis et dans la distribution des boîtes du scrutin. Pour se justifier de retarder l'élection dans Chicoutimi-et-Saguenay et d'autres districts, on allègue qu'il n'y a pas assez de temps pour s'acquitter de ces fonctions. A l'époque de la confédération, cet obstacle pouvait constituer une raison plausible de différer l'élection, mais il est disparu depuis longtemps. Un délai de 14 jours entre la présentation des candidats et le scrutin est certainement amplement suffisant pour permettre de tenir l'élection le même jour partout. Les différents gouvernements n'ont pas abrogé cette disposition de la loi parce qu'ils croyaient avantageux de tenir plusieurs élections complémentaires après le scrutin régulier. Il est temps, je crois, de faire disparaître cette anomalie et de tenir l'élection le même jour partout.

L'honorable CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : S'il faut en croire ceux qui sont au courant de la situation dans les districts visés, situation qui justifierait la disposition législative inscrite depuis si longtemps dans nos statuts, je crains bien que le présent amendement ne soit pas un remède suffisant. Je ne vois rien qui nous justifie de modifier la loi depuis si longtemps en vigueur et dont le maintien me paraît nécessaire quant à ces districts.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas entendu invoquer un seul argument qui fût de nature à me convaincre qu'il y a lieu de faire une exception dans le cas des deux circonscriptions de la Colombie Anglaise que j'ai mentionnées, et surtout dans le cas de l'une d'elles dont des gens indépendants et dignes de foi m'ont parlé. Ils m'ont assuré qu'il n'y a aucune raison de ne pas tenir l'élection dans la nouvelle division de Kootenay, le même jour que dans les autres districts électoraux. Tout disposé que je suis à avouer que le ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick) est animé d'excellentes intentions, je crois que ses amis politiques de la Colombie Anglaise l'induisent en erreur et que l'élection est différée pour favoriser les intérêts d'un parti et sans nécessité aucune.

L'amendement (de M. Alcorn) est rejeté sur division.

M. R. L. BORDEN : Avant que le bill soit voté en troisième délibération, je désire mentionner de nouveau les deux bills présentés par mon honorable ami, le représentant de Montmorency (M. Casgrain), et dont j'ai déjà parlé.

L'honorable M. FITZPATRICK : J'ai une note concernant ces bills. Malheureusement, je l'ai laissée dans mon cabinet. Si mon honorable ami (M. R. L. Borden) y consent, nous voterons le présent bill en troisième délibération et, à trois heures, je serai prêt à m'expliquer au sujet des bills auxquels il fait allusion.

PRIMES A LA FABRICATION DE L'ACIER.

La Chambre se forme en comité général afin d'étudier le projet de résolution suivant:

Qu'il est expédient d'amender le chapitre 68 des Statuts de 1903, concernant les primes sur certains articles fabriqués avec de l'acier, et de prescrire comme suit :

1. Que l'article 1er dudit acte soit amendé en ajoutant les mots " ou employées " après les mots " pour servir ", dans le paragraphe (a) et après le mot " vendus ", dans les paragraphes (b) et (c).

2. Que les dispositions qui précèdent seront censées être venues en vigueur le 24 octobre 1903.—Sir Richard Cartwright.

Sir RICHARD CARTWRIGHT (ministre du Commerce) : L'unique but du présent projet de résolution est de permettre aux industriels qui ne fabriquent pas exclusivement du fil métallique, mais qui emploient cet article à d'autres usages dans leurs usines, de toucher la prime. C'était l'intention formelle du législateur ; mais au bureau de l'auditeur général on s'est demandé si la loi était susceptible d'une pareille interprétation. Lorsque les intéressés se servaient de fil d'acier fabriqué par d'autres, on ne leur contestait pas le droit de recevoir la prime, mais on soulevait des objections lorsqu'ils fabriquaient eux-mêmes le fil métallique qu'ils employaient.

Le projet de résolution est adopté.

Sir RICHARD CARTWRIGHT (ministre du Commerce) : Je demande la permission de présenter le bill (n° 165) modifiant le chapitre 68 des statuts de 1903 concernant les primes sur l'acier et le fer.

La motion est adoptée ; le bill est voté en première et en deuxième délibérations et la Chambre se forme en comité pour le délibérer.

M. WILSON : Je voudrais que l'honorable ministre nous fournît quelques explications, attendu que je ne suis pas favorable au paiement de primes.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Le but du projet de loi est de faire disparaître une objection soulevée par l'auditeur général. Bien qu'il soit parfaitement compris que ceux qui fabriquent de l'acier et le vendent ont le droit de toucher la prime, on se demande si ceux qui convertissent le fer en acier dans leurs propres usines ont le droit de la recevoir. Je crois que l'article le dit clairement ; cependant ces mots sont insérés dans la loi afin de dissiper tous les doutes.

Le bill est voté en troisième délibération et adopté.

FABRICATION DU TABAC—ANNULATION DE LA LICENCE.

L'honorable L. P. BRODEUR (ministre du Revenu de l'intérieur) : Je propose que la Chambre se forme en comité pour délibérer sur le projet de résolution suivant :

Qu'il est expédient de modifier l'Acte du Revenu de l'intérieur en prescrivant que,—

Toute licence autorisée par le présent acte pourra être révoquée dans le cas où une personne qui manufacture une classe quelconque d'articles sujets à un droit d'accise, soit directement, soit indirectement,—

(a) vend de tels articles à une personne qui vend ou se propose de vendre, en même temps que ses autres effets de commerce, des articles de cette classe, à la condition que l'acheteur ne fasse pas la vente ou le commerce d'articles de même classe provenant ou achetés ou a être achetés du tout autre fabricant ou commerçant, ou—

(b) fait cette vente à des conditions qui privent l'acheteur de quelque profit sur la vente desdits articles, s'il fait la vente ou le trafic d'articles de même classe provenant ou achetés ou à être achetés de tout autre fabricant ou commençant, ou—

(c) consigne lesdits articles à une autre personne, pour en faire la vente à commission, à des conditions telles que le consignataire ne puisse réaliser un profit de ce négoce que s'il ne fait pas la vente ou le commerce d'articles de même classe provenant, ou achetés ou à être achetés de tout autre fabricant ou commerçant.

Presque tous les producteurs de tabac du pays ont demandé une législation dans le sens que je viens d'indiquer. Nous avons reçu, de l'Ouest et de l'Est, des pétitions de presque tous les fabricants indépendants. Le présent bill est une des conséquences de l'enquête faite en 1903 par M. le juge MacTavish, dont le rapport a été déposé sur le bureau de cette Chambre. On s'est plaint au gouvernement que les compagnies dites " The Empire Tobacco Company " et " The American Tobacco Company " faisaient signer à leurs clients des traités comportant pour elles des privilèges exclusifs de nature à créer un monopole dans le pays et à ruiner l'industrie de tous les manufacturiers indépendants.

Le gouvernement a cru de son devoir de faire une enquête sur la matière afin de s'assurer si ces plaintes étaient fondées et s'il était opportun de saisir les Chambres d'un projet de loi destiné à remédier à cet état de choses. Le rapport que je viens de mentionner a été déposé sur le bureau de la Chambre tant l'an dernier que cette année et il vous est familier.

J'ai constaté que l'" 'American Tobacco Company " et l'" Empire Tobacco Company" avaient, ces jours derniers, adressé aux membres de cette Chambre un mémoire dans lequel on allègue que le projet de loi que j'ai l'honneur de présenter est arbitraire et absolument contraire au principe d'une libre et loyale concurrence. La distribution de ce mémoire m'oblige à faire, en peu de mots, l'historique de ces deux compagnies et à dire pourquoi elles combattent cette législation.

L' " American Tobacco Company " n'est pas inconnue aux Etats-Unis. Constituée en 1890 sous l'empire des lois du New-Jersey, elle est née de la fusion de plusieurs manufactures de tabac et surtout de plusieurs compagnies se livrant à la fabrication de la cigarette. A cette date, on forma un trust au capital de 25 millions. Ce petit trust a

pris depuis de jolies proportions, car, dans un rapport que j'ai sous la main, je vois que ce capital est actuellement de $301,576,000. Ainsi, au moyen de la surélévation des actions, de la majoration des titres et d'autres opérations financières, on a porté le capital primitif, de 25 millions qu'il était en 1890, à plus de 300 millions.

Presque immédiatement après la formation de ce trust de la cigarette aux Etats-Unis, le syndicat a envahi le pays et acheté ici deux ou trois manufactures de cigarettes. En 1895, l'année même qu'elle a acheté ces établissements indépendants, la compagnie obtint des lettres patentes du gouvernement, par l'entremise de J. B. Duke, George Arents et Wm Henry Butler, de New-York, qui se portèrent requérants. Presque en même temps l' "American Tobacco Company" des Etats-Unis demanda l'inscription de ses valeurs à la Bourse de New-York et, au nombre des directeurs du trust américain, je vois les noms de MM. James B. Duke, George Arents et Wm Henry Butler. Nous constatons donc que les personnages qui ont obtenu des lettres patentes du gouvernement canadien étaient les directeurs et les principaux actionnaires du trust américain. Nous constatons aussi par le rapport du secrétaire et du trésorier du syndicat, publié en 1895, que l'on n'a pu, cette année-là, payer un dividende, parce que la compagnie avait considérablement accru le volume de ses affaires et avait acheté du matériel nouveau. Il était nécessaire d'augmenter le capital d'exploitation. Ainsi, on ne paya aucun dividende en 1895 afin d'acheter du matériel nouveau.

Dans une interview accordée à un reporter de la "New York Tribune", en décembre 1895, le secrétaire de la compagnie fit la déclaration suivante :

> L'été dernier, la compagnie a payé $1,000,000 pour stimuler notre fabrication des cigarettes au Canada.

Ce trust américain constitué en corporation sous le nom de "The Amercian Tobacco Company" a la haute main sur l'industrie de la cigarette au Canada et nous avons la preuve que sa part dans le rendement total de la fabrication est de 84 pour cent. Le syndicat a presque réussi à ruiner le commerce des manufacturiers indépendants et à changer les anciennes conditions du marché en imposant ses méthodes d'affaires.

Dans le rapport de M. le juge MacTavish, nous lisons que le trust américain a, en 1898, fusionné les principaux établissements des Etats-Unis qui se livraient à la fabrication du tabac en tablettes et les a placés sous sa direction. Nous voyons aussi qu'après avoir obtenu l'autorisation aux Etats-Unis, le syndicat a envoyé ses agents au Canada, a acheté l' "Empire Tobacco Company" et quelques autres compagnies sur lesquelles il a la haute main actuellement. Le juge MacTavish déclare que l' "Empire Tobacco Company" a opéré la fusion de la plus grande partie des manufactures de cigares des Etats-Unis. Il ne faut pas oublier que cette compagnie a aujourd'hui la haute main sur l'industrie de la cigarette aux Etats-Unis, et que, immédiatement après avoir consommé cette espèce d'accaparement, en 1895, elle s'est emparée de l'industrie canadienne et l'a mise dans sa dépendance.

Il ne faut pas oublier non plus qu'après avoir opéré la fusion des établissements se livrant à la fabrication du tabac en tablettes aux Etats-Unis, le trust américain a fait la même opération ici. Il y a un an ou deux, ce puissant syndicat a opéré la fusion des manufactures de cigares américains, et nous devons nous attendre à les voir faire la même opération ici avant plusieurs mois. Je ne sais pas s'il ne travaille point à l'heure qu'il est à obtenir ce résultat. S'il réussit, la production et la fabrication du tabac dans le pays seront complètement entre les mains du trust américain.

Examinons maintenant quelles sont ses méthodes. Elles sont les mêmes ici qu'aux Etats-Unis. Je pourrais peut-être, en passant, dire un mot de quelques-unes des conditions stipulées aux fameux traités de l' "American Tobacco Company." Je recommande aux membres de cette Chambre qui sont dans les affaires d'étudier ces contrats et ils pourront se convaincre, je crois, que ceux-ci constituent un monopole qui ne permet pas à aucune entreprise rivale de vivre et de prospérer.

Examinons, par exemple le traité, fait en 1895, qui est encore en vigueur. La compagnie y fixe le prix de vente de ses marchandises au détail et y stipule que l'acheteur ne sera pas libre de les vendre à qui il voudra. Elle paie le transport de la manufacture au magasin ; elle conserve la propriété des marchandises, mais si celles-ci sont détruites par un incendie dans l'entrepôt d'un marchand de gros, c'est ce dernier qui doit supporter la perte. Si le marchand vend à un débiteur insolvable, c'est à ses risques et périls, et c'est le consignataire qui doit payer les frais d'emmagasinage et de vente des marchandises.

Voilà plusieurs clauses importantes de ce contrat. Si le marchand remplit les sept conditions qui y sont portées, il peut espérer l'énorme profit de 2 pour 100 sur la vente de ces marchandises. Il y a cependant une autre clause qui porte que si le marchand vend exclusivement les produits de l' "American Tobacco Company", il touchera 6 pour 100. Il y a plus, malgré les conditions rigoureuses que je viens de mentionner, la compagnie se réserve le droit de juger seule si le marchand a le droit ou n'a pas le droit de toucher cette commission. En d'autres termes, la compagnie, après avoir imposé les conditions les plus onéreuses aux marchands de gros, déclare qu'elle les paiera, mais seulement si elle le juge à propos.

Il y a encore plus que tout cela, nous lisons dans ce traité que le marchand n'aura le droit de toucher cette commission que s'il ne vend pas d'autre tabac canadien que celui que fabrique la compagnie. Peu im-

porte qu'il vende du tabac étranger, mais il lui est défendu de vendre tout tabac canadien qui pourrait faire concurrence à celui que le syndicat fabrique. Le marchand de gros a bien le droit de vendre du tabac étranger, mais non les produits de notre sol.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre a-t-il le texte même de cette clause?

L'honorable M. BRODEUR: Oui. La voici:

4. Si, parmi les tabacs fabriqués avec des feuilles canadiennes ou en partie avec ces dernières et des feuilles étrangères, vous ne vendez par d'autres tabacs que les nôtres, et si, sous tous les rapports, vous vous conformez entièrement aux conditions du présent traité, nous vous accorderons une remise de 5 cents par livre.

La compagnie interdit aux marchands de gros de vendre tout tabac canadien excepté celui qu'elle manufacture, mais elle permet de vendre n'importe quel tabac importé. Cette clause prouve clairement, selon moi, que la compagnie frappe le tabac canadien d'une exclusion très préjudiciable à nos producteurs.

Ces méthodes commerciales que la compagnie a inaugurées ici sont les mêmes que celles qu'elle applique aux Etats-Unis. Il s'agit de savoir si nous allons permettre à un trust américain de venir ruiner nos industries par ces moyens arbitraires.

M. R. L. BORDEN : Est-ce le même trust qui a essayé de monopoliser le commerce des tabacs en Angleterre?

L'honorable M. BRODEUR : Oui.

M. R. L. BORDEN : En Angleterre, les manufacturiers de tabac n'ont-ils pas formé à leur tour une coalition pour le combattre ?

L'honorable M. BRODEUR : Oui.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre peut-il me dire si cette coalition existe encore ou si elle a fusionné avec le trust américain, et dans quelles conditions se fait actuellement la fabrication du tabac dans la mère patrie? Ces renseignements nous seraient très utiles pour déterminer les restrictions que nous devrions établir ici.

L'honorable M. BRODEUR : Je ne possède pas de renseignements particuliers sur le résultat de la lutte qui a eu lieu dans la Grande-Bretagne entre les manufacturiers indépendants et le trust américain, mais je pense, néanmoins, qu'ils en sont arrivés à une entente. Je n'en suis pas très certain, cependant. Je crois, comme le chef de l'opposition, que le trust américain a acheté une certaine partie des actions des compagnies anglaises et qu'il a tenté de former une coalition, mais je ne sais pas s'il a réussi.

M. R. L. BORDEN : Il y a eu une lutte homérique entre les deux trusts. L'argent a coulé à flots. Les fabricants de tabac anglais ont formé une coalition au capital de 15 ou 25 millions de livres sterling. Si je ne me trompe, on a fini par en arriver à une entente en vertu de laquelle le trust anglais se chargeait de l'écoulement du tabac du trust américain en Angleterre, et le trust américain se chargeait de l'écoulement du tabac du trust anglais aux Etats-Unis et même au Canada. Par exemple, le tabac de Wills qui nous venait directement d'Angleterre, nous est maintenant expédié par l'entremise du trust américain. Ce que je voudrais surtout savoir, c'est si dans sa lutte avec le trust américain, le trust anglais a eu recours à certaines mesures coercitives—si je puis me servir de cette expression—pour conserver le marché britannique.

M. MONK : Le résultat de cette lutte industrielle a été une coalition des parties intéressées. Les manufacturiers anglais se sont réservé le marché anglais et les manufacturiers américains le marché des Etats-Unis. On a conclu un arrangement quelconque au sujet des colonies.

L'honorable M. BRODEUR : Je ne sais pas quelle a été l'issue de la lutte, mais je n'ai pas de doute que les détails que vient de nous fournir mon honorable ami (M. R. L. Borden) sont exacts.

Mon honorable collègue, le ministre de la Justice, vient de me passer une brochure qui traite de cette question. Dans cette brochure, où sont relatés les faits les plus remarquables de la lutte qui a eu lieu entre les deux coalitions rivales, je lis le passage suivants :

M. Thomas F. Ryan, chargé de conduire les négociations qui ont amené cette grande coalition d'intérêts industriels en Angleterre, a annoncé que dorénavant la " Consolidated Tobacco Company " (le trust américain), aurait pour champ d'action le marché américain, comprenant non seulement les Etats-Unis, mais aussi Cuba, Porto-Rico, les îles Hawaï et les Philippines. L' " Imperial Company " (le trust anglais) aura pour champ d'action le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, comprenant l'Ecosse et le pays de Galles. Dans la nouvelle Compagnie dite " The British American Tobacco Company (à responsabilité limitée), l' " Imperial Company " possède un tiers des actions et la " Consolidated Tobacco Company " les deux autres tiers. " The British American Tobacco Company " (c'est le nom de la nouvelle coalition formée en Angleterre, je crois) aura pour champ d'action tous les pays étrangers, y compris les Indes, le Canada et l'Australie.

Je regrette de dire que ce fonctionnaire de la compagnie met le Canada au nombre des pays étrangers.

M. GOURLEY : C'est un Yankee qui parle.

M. R. L. BORDEN : L'auteur des lignes que vous venez de citer est un Américain.

L'honorable M. FITZPATRICK : Il s'est servi des mots d'un statut canadien ; l'acte concernant les brevets d'invention.

L'honorable M. BRODEUR: L'un de ceux qui faisaient partie de la délégation qui est

venue trouver le gouvernement, afin d'appuyer ces traités exclusifs, a prétendu que ces traités avaient été imposés au trust par les épiciers faisant le commerce de gros dans la province d'Ontario. Je dois dire que ces traités n'ont pas été imposés par ces épiciers au trust américain. Quand ce délégué, M. Bristol, a fait cette déclaration, je lui ai demandé de nous indiquer la date de ces traités, mais il n'a pas pu me donner ce renseignement. Je lui demandai alors la date de ces contrats, mais il ne put me répondre. Cependant, il m'a informé, par télégramme, il y a deux jours, que ces traités avaient été faits pour la première fois à la demande des épiciers, dans le mois d'août 1898.

M. Bristol a été mal renseigné, car je lis dans Halle, " On Trusts," à la page 25, un passage concernant l'origine des coalitions aux Etats-Unis. Le voici :

Dans certains cas, on maintient la coercition au moyen d'un système de primes. L'une des parties s'engage à n'acheter que de l'autre partie contractante ou à ne vendre qu'à l'autre partie contractante, exclusivement; en compensation, une remise spéciale lui est faite. L' " American Tobacco Company " accorde depuis longtemps une remise semblable aux vendeurs de cigarettes.

M. Bristol était donc mal renseigné, car ces contrats existaient avant 1898. Le livre que je viens de citer a été publié en 1895, et, à cette époque, l' " American Tobacco Company " imposait ces contrats restrictifs à ses clients. Je puis ajouter qu'un autre auteur, Moody, dit que cette compagnie a recours à ces traités depuis des années pour écarter la concurrence. Elle les appelle " convention secrète."

Le trust américain est donc solidement établi au Canada. Il a importé ici les méthodes commerciales et le système d'accaparement qu'il pratique aux Etats-Unis depuis des années. Il s'y prend de deux manières pour ruiner nos industries nationales. Il commence par acheter un certain nombre de manufactures. Il en a acheté cinq dans la province de Québec, une à Granby, une à Montréal, deux à Québec et une autre à Joliette. De ces cinq manufactures, trois sont fermées et deux seulement sont en exploitation.

Après avoir acheté et fermé ces manufactures, il cherche à ruiner, au moyen des contrats que je viens de décrire, les fabricants qui lui font concurrence. En outre, le trust fait une annonce effrénée des cigares et cigarettes de sa fabrication. Ayant $300,000,000 à sa dispositon, ainsi que je l'ai dit, il peut dépenser de grosses sommes.

L'honorable chef de l'opposition lira dans le livre qu'il a entre les mains que pour ruiner les fabricants de tabac de la Grande-Bretagne, le trust américain a offert $1,000,000, c'est-à-dire tous ses profits pendant quatre années, aux détaillants si ceux-ci voulaient s'engager à ne vendre que ses seuls produits. Voilà ce que le trust a fait en Angleterre et voilà ce qu'il fait chez nous. Telles sont quelques-unes des raisons qui motivent le projet de loi dont je saisis la Chambre.

A mon sens, les monopoles et les entraves au commerce ne doivent pas être tolérés dans ce pays. Que le Canada soit libre sous tous les rapports et ne subisse les lois d'aucune société financière étrangère Comme Canadiens, travaillons à favoriser les intérêts canadiens. Voici un monopole qui s'est emparé du marché américain ; ne lui permettons pas de jeter dans notre sol de trop profondes racines. Détruisons-le immédiatement. Ne laissons pas un trust américain tenir notre fabrication dans sa dépendance. En parlant ainsi, je suis convaincu que je me fais l'écho des sentiments qui animent chacun des membres de cette Chambre. Nous voulons jouir d'une complète indépendance sous ce rapport et nous ne tolèrerons pas qu'un trust américain monopolise notre commerce et ait la haute main sur nos manufactures de tabac.

M. R. L. BORDEN : Je désire bien me rendre compte de l'attitude de l'honorable ministre et je me permettrai de lui demander si, à son avis, le mal serait tout aussi grand si une compagnie dont tout le capital aurait été souscrit au Canada avait recours aux mêmes méthodes que l' " American Tobacco Company "? Est-ce que, dans ce cas, le mal ne serait pas le même? J'admets que les Etats-Unis sont pour nous des concurrents dangereux, car ils possèdent d'énormes capitaux, mais je crois que si une compagnie canadienne avait recours aux méthodes que l'honorable ministre vient d'exposer, ce serait encore un mal auquel il faudrait remédier.

L'honorable M. BRODEUR : Oui, le danger serait le même dans un certain sens, mais avec cette différence que le trust américain a fermé ou est en train de ruiner des manufactures qui sont établies depuis des années. Il s'agit de savoir si nous allons laisser continuer cette œuvre de destruction on si nous allons intervenir.

Je dis que nous ne pouvons tolérer ces contrats qui frappent nos produits d'exclusion, comme je l'ai démontré il y a un instant. On me demandera peut-être : Pourquoi ne pas porter une loi générale ou ne pas amender le code criminel ? Cela m'amène à examiner quel a été l'effet de la législation que les Etats-Unis ont adoptée contre les trusts. Nos voisins ont ouvert le feu contre les coalitions commerciales et industrielles en 1887 par la loi réglementant le commerce entre les différents Etats de l'Union. Plus tard, en 1890, ils ont adopté la loi Sherman contre les trusts et le gouvernement américain a créé le département du Travail et du Commerce.

Dans plusieurs Etats de l'Union on a voté des lois destinées à empêcher la création de ces trusts, et dans chaque cas, on a déclaré que ces coalitions étaient illégales et ne devaient pas être tolérées, et on a établi diverses peines. Quels ont été les résultats de toute cette agitation ? Les assemblées légis-

latives des différents Etats ont mis sur le métier d'innombrables bills destinés à interdire les coalitions formées ou qui pourraient se former dans le but de surélever les prix, etc. On imposa des amendes variant de cinq à dix mille dollars et on décréta que les coupables seraient passibles de cinq à dix ans de prison.

En dépit de ces dispositions sévères de la loi, les trusts sont aussi puissants que jamais aux Etats-Unis. Si, pour détruire le trust américain qui s'est implanté dans le pays, nous nous contentions d'imposer une amende de $500 ou de $1,000, l' " American Tobacco Company " plaiderait pendant trois ou quatre ans et épuiserait tous les degrés de juridiction, et, dans l'intervalle, les industries nationales tomberaient en ruines.

Non, l'amende n'est pas le remède le plus efficace. Après avoir étudié la question avec soin, j'en suis arrivé à la conviction que le seul moyen de détruire le monopole est celui que je propose. Dans l'Etat du Massachusetts, une loi dont la violation est punie d'une amende est en vigueur. Dans son rapport, le juge MacTavish nous déclare qu'une telle loi ne serait pas suffisante et ne remédierait pas au mal. Alors, que devons-nous faire ? Le seul moyen d'abattre le monopole, c'est de donner au trust la médecine qu'il veut administrer aux autres : c'est d'annuler sa licence, s'il n'annule pas les traités exclusifs qu'il maintient en vigueur aujourd'hui. Nous ne voulons pas la mort du pécheur, mais simplement sa conversion ; nous voulons qu'il annule ces contrats draconiens, qu'il rende au commerce la liberté dont il l'a privé, et qu'il donne aux fabricants de tabac la chance de vendre, comme lui, aux marchands de gros. On a prétendu que le commerce faisait cause commune avec l' " American Tobacco Company ". Cette assertion n'est pas exacte. Le commerce est opposé au trust et désire la prompte suppression de ces traités exclusifs.

J'ai par devers moi une décision adoptée à une réunion spéciale de l'Association des épiciers en gros de Montréal et j'incline à croire que tous les membres de ce corps ont signé ces traités exclusifs. Cette décision, prise le 19 juillet, il y a quelques jours à peine, se lit comme suit :

> Que l'association des épiciers en gros de Montréal n'autorise personne à se rendre à Ottawa pour appuyer la cause de l' " American Tobacco Company ".

Voilà des marchands qui, uniquement pour pouvoir continuer leur commerce de tabac, ont signé ces traités restrictifs. Ils déclarent cependant qu'ils ne veulent pas épouser la cause du trust américain.

Dans le mémoire que l'on a distribué aux membres de cette Chambre on dit que nous demandons des pouvoirs arbitraires. Cette assertion est inexacte. Les pouvoirs que nous demandons sont beaucoup moins arbitraires que ceux qui sont conférés par un statut qui est en vigueur depuis plusieurs années. En 1893, sous un ministère conservateur, on a porté, aux fins d'amender l'Acte du Revenu de l'intérieur, une loi qui se lit comme suit :

> Le ministre du Revenu de l'intérieur peut, s'il a raison de croire qu'il est dans l'intérêt public d'en agir ainsi, refuser d'émettre toute licence que le présent acte lui permet d'accorder.

C'est-à-dire que le ministre peut, pour une raison qu'il estime suffisante, refuser d'émettre une licence. N'est-ce pas là un pouvoir beaucoup plus arbitraire que celui que je demande ? Aux termes du présent bill, je demande simplement que le ministre du Revenu de l'intérieur ou le Gouverneur en conseil, selon que la Chambre le décrétera, ait le droit, dans certaines conditions déterminées, de révoquer toute licence dont on fera un usage abusif. La loi votée par le parti conservateur porte que le ministre du Revenu de l'intérieur peut, pour n'importe quelle raison, refuser une licence. Je ne vais pas aussi loin, et je demande simplement le pouvoir de révoquer une licence si le porteur d'icelle impose à ses clients certains contrats que je définis. Actuellement le ministre jouit, pour ainsi dire, des mêmes pouvoirs, et il peut révoquer une licence lorsque le porteur de cette licence ne paie pas les droits d'accise ou les amendes dont il est frappé. Ce sont là des pouvoirs très extraordinaires, mais je ne sache pas qu'ils aient jamais été exercés d'une manière injuste et préjudiciable au commerce.

M. SPROULE : L'honorable ministre croit-il que ce trust constitue une restriction du commerce?

L'honorable M. BRODEUR : Je le crois. Dans son rapport M. le juge MacTavish dit que ce contrat, tout en étant légal est de nature à restreindre le commerce.

M. SPROULE : Est-ce que les coupables ne sont pas passibles des peines édictées par le code criminel?

L'honorable M. BRODEUR : Mais la compagnie pourrait, je le crains, porter la cause de tribunal en tribunal et faire durer le litige deux ou trois ans. Je crois que le remède que je propose est beaucoup plus efficace. Il ne faut pas oublier que la situation est difficile.

M. SPROULE : Je ne voudrais pas laisser croire que j'approuve les méthodes de la compagnie. Je veux simplement m'assurer quel est le meilleur remède.

L'honorable M. BRODEUR : Nous sommes en présence d'un danger très sérieux. Ce syndicat américain a la haute main sur l'industrie de la cigarette, et il veut monopoliser le commerce du tabac en tablettes. Il y a un an ou deux, il a organisé un trust dont le but est d'accaparer la fabrication des cigares. Avant deux ou trois ans, cette coalition américaine peut ruiner nos 204 fabriques de cigares qui emploient un grand nombre de mains. Il nous faut faire quelque chose pour venir au

secours de cette industrie et l'empêcher de tomber entre les mains d'une société commerciale étrangère. Quel serait le résultat de notre inaction? Nos producteurs de tabac n'auraient plus qu'un seul acheteur, le trust américain, qui fixerait les prix à sa guise. Lorsque le trust sera le maître absolu de la situation, il dictera ses conditions aux marchands de gros, qui seront alors à sa merci.

On a prétendu que, dans une certaine mesure, c'était empiéter sur le domaine privé que d'interdire ces traités. Est-ce que la disposition contenue dans le tarif de 1897 au sujet des coalitions industrielles et commerciales ne constitue pas un empiètement sur le domaine des intérêts privés? Est-ce que la loi dont le parlement est actuellement saisi aux fins d'interdire la vente au rabais de marchandises étrangères ne constitue pas une espèce d'empiètement sur le domaine des intérêts privés? L'objet de ce projet de loi est d'annuler un contrat fait entre les exportateurs et les importateurs pour empêcher la désorganisation de notre marché.

Je crois que le parlement manquerait à son devoir s'il repoussait la proposition de loi que j'ai l'honneur de présenter. Le bill n'est peut-être pas parfait, mais je crois que son adoption remédiera à un mal et j'espère que la Chambre l'approuvera.

M. R. L. BORDEN : La question dont nous sommes saisis est beaucoup plus vaste que ne semble l'indiquer la proposition de loi que l'honorable ministre vient de nous soumettre. L'objet du bill est d'empêcher une énorme coalition de capitaux de ruiner la petite industrie. A mon point de vue, il importe peu que les capitaux dont dispose le trust soient américains ou canadiens. La seule différence, c'est que les capitaux américains retournent aux Etats-Unis et que les capitaux canadiens resteront dans le pays, advenant la dissolution de cette coalition. Pour l'industriel, peu lui importe la nationalité du capital qui l'écrase.

Permettez-moi de signaler à votre attention quelques-unes des clauses des traités dont l'honorable ministre m'a passé un exemplaire :

7. Si vous ne vendez que nos cigarettes, exclusivement à toutes autres, et si vous les vendez aux prix indiqués par nous, et si, sous tous les rapports, vous vous conformez à toutes les conditions de ce contrat, nous vous donnerons une commission de 2 pour 100 sur le montant produit par la vente des cigarettes que nous vous aurons consignées.

8. Si, cependant, vous ne vendez que des cigarettes de notre fabrication, exclusivement à toutes autres, et si vous ne vendez pas et si vous n'écoulez des cigarettes de nulle autre manufacture et si, en aucune façon, vous n'encouragez telle vente et tel écoulement, et si, sous tous les rapports, vous vous conformez à toutes les conditions de ce contrat, nous vous paierons une commission supplémentaire de six pour cent sur le montant produit par la vente des cigarettes que nous vous aurons consignées.

Voici encore une clause d'une grande importance que je lis dans une circulaire envoyée par la compagnie.

Si parmi les tabacs fabriqués avec des feuilles canadiennes, ou partie avec ces dernières vous n'écoulez des cigarettes de nulle autre marque d'autres produits que les nôtres et si, sous tous les rapports, vous vous conformez entièrement aux conditions du présent contrat, nous vous accorderons une remise de 5 cents par livre.

Un grand trust formé dans ce pays et composé exclusivement de capitaux canadiens pourrait fort bien faire usage de toutes ces clauses et ruiner l'industrie du petit commerçant et du petit producteur de tabac avec tout autant de facilité que l' "American Tobacco Company".

La question n'est pas simplement de rogner les griffes au trust américain. Il faut reconnaître cependant que le danger de ces énormes coalitions de capitaux nous vient surtout des Etats-Unis. Nous ne devons pas nous occuper seulement de l' "American Tobacco Company", mais de tous les trusts en général.

On a dit que ces coalitions industrielles étaient le fruit du système protecteur, mais j'ai fait observer plus d'une fois que ces trusts s'implantaient et se développaient rapidement dans la mère patrie, dans la terre de M. John Moody, de New-York "La vérité sur les trusts", je lis aux pages 89 et 90 d'intéressantes observations sur le développement des coalitions industrielles en Angleterre. La "Ogden Company", formait partie du grand syndicat américain organisé dans le but de monopoliser le commerce et la fabrication du tabac dans la Grande-Bretagne :

La "Ogden Company" a télégraphié à 7,000 débitants qu'elle leur donnerait pendant quatre ans tous ses profits, s'élevant à $1,000,000 par année, s'ils voulaient acheter ses marchandises.

C'est le trust américain qui fait cette offre. Pourquoi ? M. Moody nous le dit dans son ouvrage :

L'objet de cette offre était de neutraliser une offre faite par l' "Imperial Company"—

C'est-à-dire le trust anglais.

—qui, quelques jours auparavant, avait promis de grosses primes aux débitants qui s'engageraient à ne pas vendre, pendant un certain nombre d'années, les produits de fabrication américaine. Une grosse maison de Londres, faisant le commerce de détail annonça dans le temps que, vu que l' "Imperial Tobacco Company" faisait réellement concurrence aux détaillants, elle ne vendrait plus à l'avenir les produits de cette dernière compagnie.

La question ne nous intéresse que médiocrement, car, actuellement, nous ne sommes pas bien au courant des méthodes du trust anglais.

L'honorable M. FIELDING : N'est-il pas vrai que les trusts sont rares en Angleterre et qu'ils sont très communs aux Etats-Unis?

M. R. L. BORDEN : Je n'irai pas aussi loin que cela. Ce n'est pas le bon moyen

de se rendre un compte exact de la situation. Quand même mon honorable ami aurait raison, il ne faut pas perdre de vue que c'est le peuple américain qui a organisé pour la lutte industrielle, ces grandes coalitions de capitaux. Les Etats-Unis se rendent mieux compte que la plupart des autres pays des conditions du commerce moderne et ils savent fort bien en tirer parti dans leurs propres intérêts. Que les trusts soient plus communs aux Etats-Unis, je le crois, mais cet état de choses ne dépend ni de la protection, ni du libre échange.

Les trusts existent aux Etats-Unis depuis longtemps. On a parlé des lois pour les supprimer, mais à part deux ou trois victoires presque stériles, la repression législative a été peu efficace jusqu'à présent. Nous sommes probablement tous d'accord à ce sujet. Il y a actuellement aux Etats-Unis le trust de la viande qui a ruiné l'industrie de plusieurs centaines de détaillants. Il y a la "Standard Oil Company" qui a ruiné des centaines de petites compagnies et des centaines de raffineurs.

On a dit d'un de ces grands trusts américains que non seulement il était capable d'écraser tous ceux qui lui faisaient concurrence, mais encore que, pour établir sur des bases solides sa suprématie industrielle, il se faisait un devoir, lorsque cela lui paraissait nécessaire, de remplir les assemblées législatives de ses créatures. On a affirmé que ce trust tient dans sa dépendance les assemblées législatives de quatre grands états de l'Union et que celle-ci se contentent d'enregistrer ses volontés et de légiférer dans ses intérêts, sans s'occuper des intérêts populaires qu'elles sont censées représenter.

Cette question des trusts est donc d'une importance vitale, et il nous faudra, avant longtemps, l'étudier sous tous ses aspects, car, si je suis bien renseigné, il y a ici d'autres coalitions, surtout des coalitions américaines, qu'il nous faudra réprimer. Le trust du fer et de l'acier, comme je l'ai fait observer, je crois, au commencement de la session, a voulu imposer ses lois à nos fabricants de clous et les a menacés d'établir des manufactures au Canada dans le seul but de ruiner l'industrie canadienne s'il continuaient d'acheter leurs matières premières en Allemagne. Ce trust a eu l'audace d'envoyer aux manufacturiers canadiens des comptes dans lesquels il exigeait $2 par tonne, si je me rappelle bien, pour toutes les matières premières qu'ils avaient achetées en Allemagne au cours de l'année précédente.

Comme on le voit, le trust du tabac n'est pas le seul qui soit implanté au Canada. Les capitalistes américains ont compris tout l'avantage qu'ils pouvaient retirer de ces coalitions pour ruiner la petite industrie.

L'honorable M. BRODEUR : L'honorable député dit-il que le trust de l'acier américain est établi au Canada?

M. R. L. BORDEN : Non, je dis qu'il a menacé de s'établir ici et qu'il a tenu ce langage aux manufacturiers canadiens: Vous achetez vos marchandises en Allemagne tandis que vous devriez les acheter de nous. Nous allons prendre les moyens de vous forcer la main. Si vous continuez d'acheter en Allemagne, vous allez nous payer $2 par tonne de marchandises que vous ferez venir d'Allemagne, ou nous allons construire des manufactures au Canada ou vendre nos marchandises à vos clients au-dessous du prix coûtant, et par ces moyens ruiner votre industrie. Nous vous écraserons à moins que vous n'acceptiez nos conditions.

Je tiens ces faits d'une demi-douzaine de manufacturiers qui tous ont eu à essuyer les menaces du grand trust de l'acier des Etats-Unis. J'en garantis l'exactitude. Ainsi, vous voyez que le trust du tabac n'est pas le seul à battre en brèche. Nous sommes tous d'accord, je crois, que c'est là une question qui présente de grandes difficultés.

Il vous est bien permis de dire que la plus grande liberté doit présider aux opérations commerciales et qu'un marchand doit être libre de vendre et d'acheter où il lui plait, sans que le manufacturier puisse lui imposer des conditions restrictives. En thèse générale, cette proposition est bonne, mais elle n'est pas suffisante aujourd'hui. Ces grandes coalitions de capitaux ont modifié les conditions du commerce moderne et doivent être soumises à un régime spécial. Les moyens employés sans danger dans le cours ordinaire des affaires peuvent devenir, entre leurs mains, un instrument de tyrannie et d'oppression. La question n'est pas nouvelle. L'honorable ministre du Revenu de l'intérieur sait sans doute qu'en Angleterre, il y a des années—la même chose est aussi arrivée dans ma province, dans la Nouvelle-Ecosse—on a porté des lois contre l'accaparement, c'est-à-dire contre l'action qui consiste à s'approprier par des acquisitions considérables toutes les marchandises qui se trouvent sur un marché, afin d'en avoir le monopole et de pouvoir, grâce à l'absence de concurrence, en fixer soi-même le prix au taux que l'on juge le plus avantageux à son intérêt personnel. Il y a deux ou trois cents ans, des lois destinées à reprimer ces spéculations n'étaient pas rares en Angleterre, et elles n'étaient pas rares non plus dans la Nouvelle-Ecosse il y a quelque 100 ans. Elles étaient tombées en désuétude, mais nous revenons aujourd'hui aux conditions industrielles qui les ont rendues nécessaires autrefois.

Je passe maintenant à la mesure dont l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur a saisi la Chambre. Le premier reproche que je serais tenté de faire à mon honorable ami, c'est d'avoir présenté ce projet de loi aux dernières heures de la session. La question est très vaste et il aurait été préférable de nous la soumettre à une date où nous aurions eu le temps de la discuter. Il me semble qu'il est dangereux d'amener sur le tapis une

question de cette importance, lorsque nous n'avons certainement pas le temps de l'étudier. Si on avait saisi la Chambre de cette proposition à une phase moins avancée de la session, il me semble que nous aurions pu préparer une bonne loi contre les coalitions industrielles et commerciales, car d'autres trusts que celui que l'on veut réprimer ont pris racine dans le sol canadien.

Je trouve cette législation trop restreinte, et si la question avait été soumise à la Chambre plus tôt, nous aurions pu avoir une loi plus générale et plus complète.

Mais tout en parlant ainsi, je veux que l'honorable ministre qui a déposé ce projet de loi dans un discours modéré, bien pensé et soigneusement préparé, comprenne bien que j'approuve entièrement son idée de réduire ces "trusts," mais je ne sais pas si, pour arriver à ce résultat, j'aurais employé les moyens qu'il propose. Quels sont ces moyens? Il demande que le gouvernement se serve de son droit d'accorder des permis et des licenses pour faire disparaître ces restrictions imposées au commerce. Autant que je puis voir, tel est le but de ce projet de loi. Ma première objection, c'est que cette loi n'atteindrait aucune compagnie, aucune aggrégation de capitaux, qui n'a pas besoin de permis pour exercer son industrie. Ces compagnies resteront parfaitement libres ; l'American Steel Company, par exemple, pourra tout aussi bien continuer à menacer et régenter les industriels canadiens, et tous les autres "trusts" pourront continuer à opérer au Canada aussi librement qu'aux Etats-Unis. Je voudrais une loi d'une portée plus générale.

De plus, quand au droit de refuser ou d'annuler un permis, c'est peut-être un pouvoir dangereux à confier à un gouvernement, surtout s'il doit l'exercer de la manière proposée.

L'honorable M. BRODEUR : Ce droit d'accorder les permis existe déjà d'après la loi.

M. R. L. BORDEN : Oui, il existe déjà d'après la loi actuelle, mais pas dans le but de régler une grande question comme celle-là. Le Gouvesneur a le pouvoir absolu de décréter en conseil des ministres que telle ou telle compagnie a violé cette disposition de la loi. La compagnie peut en appeler. N'oublions pas que ces compagnies disposent de capitaux considérables, et nous devons nous demander s'il est bien prudent d'établir de tels rapports entre un gouvernement et une compagnie pouvant disposer de trois ou quatre cent millions de capital.

Je ne fais aucune allusion au gouvernement actuel, ni à aucun de ses membres. Mes paroles s'appliqueraient tout aussi bien à un gouvernement conservateur, et sont tout à fait impersonnelles. Mais si cette occasion de refuser ou d'annuler la licence d'une compagnie possédant un capital de 300 ou 400 millions de dollars, se présentait à la veille d'une élection générale, serait-il prudent de confier un pareil pouvoir au gouvernement? Voilà une situation qui doit donner à réfléchir. Pourquoi ne pourrait-on pas mettre dans la loi qu'une licence accordée à une telle compagnie sera révoquée *ipso facto*, si la compagnie emploie quelques-unes de ces manœuvres? Ne peut-on pas autoriser le procureur général du Canada à s'adresser aux tribunaux, si c'est nécessaire, lorsqu'il y a appel, pour qu'il n'y ait pas de retards inutiles, pour faire déclarer que la compagnie a violé les dispositions de cette loi, que sa license se trouve révoquée et ne pourra pas être renouvelée? Cela ne vaudrait-il pas mieux que la loi que propose l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur ?

J'avoue que je n'ai pas étudié la question avec tout le soin qu'elle demande, mais il me semble que les remarques que je viens de faire méritent que le gouvernement s'en occupe. Je ne retiendrai pas la Chambre plus longtemps à cette phase de la question, vu que celle-ci pourra être discutée à fond, devant le comité, mais j'ai cru devoir exposer brièvement ma manière de voir.

M. F. D. MONK : Je répète après l'honorable chef de l'opposition qu'il est regrettable qu'à cette phase de la session, nous soyons appelés à discuter une question de cette importance et de cette envergure, une question qui occupe en ce moment les esprits, dans le monde entier, la question de la réglementation des "trusts." Mais le gouvernement n'est peut-être pas le seul à blâmer et j'ai probablement ma part de responsabilité, car ce n'est qu'après que j'eus fait connaître mon intention d'amener cette question devant la Chambre, que l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur s'est empressé de déposer sa résolution.

M. TAYLOR : Il vous a dérobé votre tonnerre.

M. MONK : Cela me servira de leçon, d'autant plus que l'organe de l'honorable ministre n'a cessé de me reprocher d'avoir trop retardé à saisir la Chambre de cette question. Quoi qu'il en soit, je dois dire, tout d'abord, que je suis grandement en faveur de cette proposition, quelque grandes que soient les objections que ceux qui s'y connaissent puissent voir à l'application d'une telle loi. Nous sommes en présence d'un trust, et il y en a plus d'un dans le pays. Il y a aussi celui du "Standard Oil Co." qui opère au Canada. L'honorable ministre du Revenu de l'intérieur demande si le trust de l'acier des Etats-Unis opère aussi au Canada. Je ne crois pas qu'il y ait de doutes à cet égard. Je sais personnellement que cette compagnie monopolise le commerce des clous d'acier et peut-être aussi d'autres branches de cette industrie. Je n'ai aucune hésitation à dire que si nous n'adoptons pas une loi quelconque, nous verrons avant longtemps beaucoup d'autres trusts implantés au Canada. L'histoire du trust du tabac et de ses agissements dans le monde entier, a été souvent rappelée. On a demandé ce qu'il avait fait

en Angleterre. Il y a quelques années, il avait acheté à Liverpool un établissement assez modeste, celui de C. C. Ogden, et pendant un certain temps, il vendit du tabac en Angleterre au-dessous du prix de revient. Mais en Angleterre le trust américain a eu à lutter contre une concurrence beaucoup plus formidable que celle que nous pouvons lui opposer au Canada, et les grands fabricants de tabac d'Angleterre formèrent une association au capital de £15,000,000. Cette association déclara la guerre au trust américain ; elle porta même la guerre en Afrique, c'est-à-dire aux Etats-Unis, et peu de temps après le trust américain était obligé de demander grâce et de consentir à un arrangement dont il est inutile de donner les détails ici.

L'honorable ministre du Revenu de l'intérieur a cité beaucoup de faits pour démontrer l'existence de ce trust au Canada. Je pourrais en ajouter d'autres car j'ai soigneusement étudié cette question, mais il suffira de citer les conclusions auxquelles est arrivé M. le juge McTavish, après son enquête :

1. Le système de contrats dont se plaignent les pétitionnaires existe réellement au Canada et est d'un usage général dans le commerce des cigarettes et du tabac.

2. Que les stipulations des contrats en question ne sont illégales ni en vertu du droit coutumier, ni en vertu d'aucune loi statutaire passée par le parlement du Canada.

3. Que les fabricants de cigarettes et de tabac canadien, autres que la " American and Empire Tobacco Co." se trouvent dans une situation très désavantageuse pour la distribution de leurs marchandises et l'exploitation de leur industrie, en général, par suite de ces contrats.

Les moyens employés au Canada par le trust américain du tabac ressemblent beaucoup à ceux employés par tous les trusts et comprennent une variété d'opérations qui, prises séparément, ne sont pas illégales et sont difficiles à empêcher, mais qui réunies constituent un monopole, sans qu'il puisse y avoir le moindre doute.

Ce trust veut monopoliser le commerce du tabac au Canada et c'est cela qui intéresse les producteurs, car, bien qu'il y ait plusieurs manufactures importantes dans la province de Québec, et aussi dans Ontario, je suppose, si jamais le trust, que ses immenses capitaux rendent tout-puissant, réussit à monopoliser le commerce de ce produit au Canada, le prix du tabac en feuille sera fixé aux Etats-Unis par M. Duke et ses associés, et ces prix ne seront certainement pas à l'avantage du producteur canadien. Quand le trust aura écarté toute concurrence, quand il sera maître du terrain, il fixera le prix du tabac brut au plus bas chiffre possible, et c'est de cette manière qu'il atteindra les producteurs de tabacs du Canada.

Comme le fait remarquer M. le juge McTavish, le trust n'en est pas encore arrivé là; son monopole n'est pas complet; mais les producteurs prévoient ce qui arrivera; ils sentent le besoin d'intervenir avec autant de raison que les fabricants qui les uns après les autres sont étouffés dans les griffes de ce monstre, le trust du tabac. Certains députés nous ont lu des mémoires dans lesquels il est expliqué que le trust américain, après beaucoup de travail et d'efforts, grâce à son énergie, son activité, son esprit d'entreprise, était parvenu à établir son commerce dans le pays. Cela n'est pas tout à fait exact. En arrivant ici, il s'est d'abord occupé du commerce des cigarettes, en achetant la seule manufacture qui existait dans le pays. Tout le monde sait l'importance qu'on attache à l'achat d'une marque de tabac. Cela seul vaut une fortune. Quiconque a lu le témoignage de sir William McDougald donné devant le juge McTavish, sait l'importance qu'on attache aux marques connues. Les ressources du trust sont illimitées. Il peut opérer à perte pendant des années et employer des moyens auxquels un fabricant ordinaire ne peut pas recourir. Il achète les marques et les fabriques et fait signer des traités qu'on a appelé des connaissements et qui au début étaient beaucoup moins rigoureux et moins exclusifs que ceux d'aujourd'hui. Le trust a fait beaucoup de progrès et les traités qu'il fait signer aujourd'hui sont absolument prohibitifs. Ceux qui signent ce contrat ne peuvent pas vendre avec avantage d'autres marchandises que celles du trust. Il a ensuite étendu ses opérations à la feuille américaine. Il acheta une fabrique à Montréal, une autre à Joliette, et après avoir fait l'acquisition d'un établissement considérable à Québec, il ferma la fabrique de Joliette et celle de Montréal. Il possède maintenant une manufacture à Granby pour la fabrication de la feuille canadienne et du tabac mélangé. J'ai déjà expliqué que ce mélange consiste à mélanger du tabac américain et du tabac étranger.

Les opérations du trust ne s'étendent pas encore à la feuille étrangère, mais comme l'a dit l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur, c'est dans son programme. Cela viendra et dans quelque temps, il se sera emparé du seul commerce de tabac qu'il ne monopolise pas encore.

D'après ce que je comprends, l'adoption et l'application de cette loi entraînerait la révocation de cinq licences dans la province de Québec—une licence pour la fabrication des cigarettes avec du tabac étranger, à Montréal, deux licences pour la fabrication du tabac mélangé et du tabac haché, à Granby, et deux pour la fabrication du tabac mélangé et du tabac canadien à Québec. Toutes les petites manufactures disparaissent graduellement. Elles n'ont pas été achetées, et le trust leur cause tant d'embarras qu'elles ne peuvent pas subsister comme autrefois. L'impossibilité dans laquelle elles sont de vivre a été clairement établie devant la commission. Elles ne peuvent fabriquer qu'à perte. Voilà la situation qui leur est faite.

Les défenseurs du trust allèguent qu'il n'a passé des traités qu'avec 500 mar-

chands et qu'il y en a 25,000 dans tout le Canada; mais tous ceux qui connaissent les faits savent que ces 500 gros marchands sont maîtres du commerce et que le trust, pour faire des affaires avec les 24,500 autres, a fait des traités exclusifs avec eux. Ces traités sont faits avec les maisons les plus importantes. On allègue aussi que cette loi donne au ministre des pouvoirs arbitraires. Je l'admets. Il est regrettable que le gouvernement, depuis deux ans qu'il a été mis au courant de la situation, n'ait pas entrepris de nous donner une loi qui règlerait toute la question et s'appliquerait à tous les trusts.

L'an dernier, l'honorable ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) a introduit au code pénal un amendement dont on aurait dû faire l'essai. D'une manière ou d'une autre cette proposition fut abandonnée, malgré que j'aie insisté pour que le gouvernement en fît l'essai. Je considère qu'une loi générale eut été beaucoup préférable, mais pour le moment nous avons à nous occuper d'un trust, et il est bien vrai, comme on l'a dit, que toutes sortes de lois ont été employées inutilement contre les trusts. Le ministre du Revenu de l'intérieur en a mentionné 45, je crois, qui ont été tentées aux Etats-Unis, et bien certainement la plupart, sinon toutes, ont été virtuellement inefficaces contre les empiètements désastreux des trusts. Je ne suis pas prêt à dire que les moyens que l'on propose d'employer contre celui-ci, ne sont pas les plus efficaces que nous ayons à notre disposition. Dans tous les cas, nous devons les essayer. Si on y constate des lacunes, nous pourrons amender la loi avant six mois. Alors pourquoi ne pas adopter ces moyens et arrêter sans retard les désastreux effets de ce trust sur une importante industrie ? Je regrette que l'honorable ministre n'ait pas confié à un juge le soin d'exercer ce pouvoir. Il dit que la loi donne déjà ce pouvoir de refuser des licences. Ici, il est plus étendu, car il s'attaque aux droits acquis, et il sera exercé, comme dit le chef de l'opposition, contre une compagnie très puissante.

L'honorable M. BRODEUR : Le renouvellement d'une licence n'attaque-t-il pas aussi des droits acquis ?

M. MONK : Je ne vois pas en quoi. L'honorable ministre voudra-t-il nous l'expliquer?

L'honorable M. BRODEUR : Supposons une fabrique qui est en opération depuis plusieurs années, en vertu d'une licence ; ses droits acquis ne serait-ils pas lésés si une licence lui était refusée cette année

M. MONK : Oui ; mais mon honorable ami sait qu'en règle générale cette licence est toujours renouvelée, à moins de graves motifs pour le contraire.

M. SPROULE : On peut en dire autant des permis pour vendre des liqueurs enivrantes.

M. MONK : Ici la question est plus compliquée. En vertu de l'article 39 de la loi du Reveneu de l'intérieur, le percepteur lui-même est autorisé, dans certaines circonstances, à revoquer la licence, mais dans le cas actuel, nous sommes en présence d'un problème très compliqué, et il y a des intérêts considérables en jeu. Il aurait mieux valu confier ce pouvoir à un juge. On demande qu'il soit confié à un ministre dont le temps est pris par le règlement de nombreuses questions politiques, et il est possible que le successeur du ministre actuel n'ait pas consacré autant de temps que lui à l'étude de cette question.

C'est un pouvoir dangereux à confier à un ministre, et de plus l'exercice n'en devrait pas être facultatif. Le parlement devrait déclarer si la chose est bonne ou mauvaise, et s'il dit qu'elle est mauvaise, le ministre ne devrait pas être libre de faire comme il l'entendra. Le mot "pourra," dans la première ligne de cette résolution devrait être remplacé par le mot "devra." Le ministre devrait être obligé de révoquer la licence quand le mal aura été constaté.

Je crains aussi qu'on réussisse à éluder la loi. La licence pourra changer de main, et passer à une autre compagnie ayant le même but en vue. Il suffit de lire l'histoire de ces trusts pour être émerveillé de l'ingéniosité qu'ils déploient dans tous les pays pour échapper à la légion de lois dirigées contre eux.

Qu'arriverait-il si les industriels visés ne faisaient pas de contrat du tout, mais livraient simplement leurs produits à quelque grande maison qui mettrait à exécution le programme du trust? On pourra peut-être aussi nous objecter dans les provinces que nous n'avons pas le droit d'intervenir dans des contrats dont l'examen appartient exclusivement aux législatures provinciales. L'an dernier l'amendement du ministre de la Justice mettait ces contrats sous le coup de la loi criminelle. Je n'admets pas avec l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur que cette loi est sans effet ; car elle nous aurait permis d'imposer des amendes de manière à mettre fin aux opérations des violateurs de la loi.

M. GOURLEY : A l'avenir nous aurons les deux moyens à notre disposition.

M. MONK : Je le crois. Dans la province de Québec aux termes de la loi votée l'an dernier, tous les contrats du trust du tabac sont illégaux *ipso facto*, comme étant immoraux et contraires aux dispositions de la loi criminelle.

L'honorable M. BRODEUR : Si une législature provinciale adoptait une loi déclarant ces contrats valides, et si en même temps ce parlement, par un article du code pénal, les déclarait nuls, lequel des deux pouvoirs prévaudrait? Je crois que sous ce rapport les législatures ont des pouvoirs égaux aux nôtres.

M. MONK : Je ne veux pas discuter cette question sans préparation, mais je crois que le sens de la décision du Conseil privé comporte que si une question qui est du ressort des législatures provinciales est mise sous la juridiction du code pénal, c'est ce parlement qui exerce la suprême autorité.

L'honorable M. BRODEUR : Dans quelle cause cela a-t-il été décidé?

M. MONK : Je ne puis le dire de mémoire, mais je me procurerai les documents.

M. GOURLEY : C'est ce que le Conseil privé a virtuellement décidé à propos de l'acte concernant l'observance du dimanche.

M. MONK : Cette doctrine est admise depuis longtemps. Nous avons le droit de légiférer sur toute question criminelle et aussi pour assurer la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada. Bien qu'une chose puisse paraître, au premier abord, être du ressort du pouvoir provincial, en vertu de l'article 93 de l'Amérique Britannique du Nord, en la mettant sous la juridiction du code pénal, nous pouvons en faire une question exclusivement du ressort du parlement fédéral.

J'approuve cordialement cette démarche du ministre du Revenu de l'intérieur, parce que du moment que cette loi sera votée, le gouvernement pourra prendre des mesures pour supprimer ce trust. D'ici à six mois, c'est le gouvernement qui aura la responsabilité de faire ce qu'il nous promet depuis plusieurs années. Quand d'innombrables députations de gens lésés venaient demander au gouvernement le redressement de leurs griefs, on leur répondait de faire la preuve de ces griefs et on leur promettait d'appliquer le remède.

Une commission fut instituée et la preuve faite par les plaignants fut complète, et si cette session était prorogée sans que rien fût fait pour supprimer les trusts, on aurait droit de s'en prendre à ce parlement. Cette résolution est une louable démarche dans la bonne voie ; à l'avenir la responsabilité pèsera sur le gouvernement, et dans six mois, quand le parlement siégera de nouveau, nous serons en état de traiter la question plus à fond. En attendant, il n'y a pas une minute à perdre, et il faut absolument faire quelque chose pour empêcher la ruine de cette importante industrie.

La séance est reprise à trois heures.

M. GEORGE TAYLOR : M. l'Orateur, l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur, en déposant cette résolution, a prononcé un long discours dans lequel il traite uniquement de l'industrie du tabac. Mais quand on lit la résolution on voit qu'elle ne se borne pas au tabac. Voici ce qu'elle dit :

Toute licence autorisée par le présent acte pourra être revoquée dans le cas ou une personne qui manufacture une classe quelconque d'articles sujets à un droit d'accise, soit directement, soit indirectement——

Or, quelles sont les classes d'articles manufacturés en ce pays qui sont soumises à un droit d'accise ? Il n'y a pas seulement le tabac, mais aussi la bière, le whisky, le vinaigre et une foule d'autres articles. Tous ceux qui sont dans les affaires savent que les neuf dixièmes du commerce de ce pays se font dans les conditions décrites par cette résolution, et si elle ne contenait pas une restriction elle s'appliquerait à mon honorable ami qui est à mon côté (M. Rosamond). Comment ces compagnies vendent-elles leurs produits ? Elles nomment un agent dans toutes les villes ou localités et ne vendent qu'à lui, pourvu qu'il ne vende les produits d'aucune autre compagnie. Les brasseurs et les distillateurs font la même chose. Je sais que les fabricants de liqueurs viennent dans la ville où j'habite et disent à quelqu'un : Chargez-vous de vendre exclusivement mes produits et je n'en vendrai à personne autre dans la ville. Cet arrangement est conclu, et la proportion des profits est fixée d'après la quantité de marchandises vendues.

L'honorable ministre (M. Brodeur) parle de profits de 2 et 6 pour 100. C'est bien peu, et un profit de 6 pour 100 n'est pas assez élevé pour déterminer un marchand à se lier à une seule compagnie. Les neuf dixièmes des affaires du pays se font de cette manière. Tous les marchands font la même chose. On trouverait difficilement un marchand en gros qui voudrait vendre à deux marchands de détail dans la même localité ; ils ne vendent qu'à un seul à condition qu'il ne tienne que leurs marchandises.

Cette loi permettrait au ministre d'aller trouver tous les brasseurs et de leur dire : On me dit que vous vendez exclusivement à un seul homme, et si vous ne cessez pas ce système, votre license sera révoquée.

Je signale ces objections au ministre, et je suis certain qu'après y avoir réfléchi, il modifiera sa résolution ou la retirera complètement. Si elle ne doit s'appliquer qu'au tabac, pourquoi ne pas le dire ? pourquoi ne pas rédiger la résolution comme ceci :

Toute personne payant des droits d'accises sur le tabac, les cigares ou les cigarettes, etc.

Pourquoi la résolution s'appliquerait-elle à tous les fabricants d'articles sujets à un droit d'accise ? C'est pourtant le pouvoir que s'arroge le ministre. L'autre jour une nombreuse députation de marchands détailleurs est venue voir le ministre et le bruit a couru que les dépenses de ces délégués avaient été payées par la "American Tobacco Co." A ce propos, j'ai reçu le télégramme suivant :

Geo. Taylor, M.P., Ottawa.

Je tiens à déclarer catégoriquement que la "American Tobacco Co." n'a pas payé mon voyage à Ottawa, la semaine dernière.

(Signé) MICHAEL McFARLANE.

M. McFarlane est un des plus forts marchands-détailleurs de notre ville. Il n'est pas un de mes amis politiques, et avant d'avoir reçu cette dépêche, je ne savais pas ce que

cette députation était venu faire, mais j'ai appris depuis qu'il est un des marchands-détailleurs qui sont opposés à l'adoption de ce bill. A en juger par le nombre de marchands qui le combattent, je suis convaincu que ce bill n'est pas bien vu du commerce. A titre d'industriel, je sais par expérience que la plus grande partie des marchandises fabriquées dans ce pays sont vendues par l'intermédiaire d'agents, et à un seul dans chaque localité, et que les traités semblables à celui que le ministre nous a lu sont faits par presque tous les manufacturiers. Je suis convaincu que mon honorable ami, ici, qui confectionne des vêtements, les vend exclusivement à un marchand en gros ; je ne crois pas qu'il mette ses produits sur le marché et les vende au premier venu. Si cette résolution n'est rédigée que contre le tabac, elle ne devrait s'appliquer qu'au tabac, et non à tous les articles assujettis au payement d'un droit d'accise.

M. SPROULE : La question que nous sommes appelés à discuter en ce moment est de la plus haute importance, et l'honorable ministre a fait ressortir cette importance en traçant le tableau des résultats des opérations de cette compagnie? Pourquoi? Premièrement, parce que c'est une société fermée au public ; elle ne laisse pas le public en général pénétrer ses secrets ; elle ne laisse pas savoir ce qui se passe dans ses conclaves. Deuxièmement, parce que les membres de cette association sont liés par un engagement solennel et travaillent à restreindre le commerce et à le diriger entièrement par un canal unique. Troisièmement, parce que cette compagnie paie d'énormes dividendes. Quatrièmement, parce qu'on l'appelle quelque fois un trust. Cinquièmement, parce que son but est d'étouffer toute concurrence.

Quel remède propose-t-on ? Le refus de renouveler sa licence. Etudions quelques-unes des questions comprises dans cette proposition. D'abord, à titre de membre de cette Chambre, pendant plusieurs années, j'ai fait des efforts pour combattre un de ces trusts, celui du cuir, mais tous mes efforts ont été en vain, parce que je n'avais ni l'appui, ni le concours moral du gouvernement. D'ailleurs, la mémoire de l'honorable ministre est-elle si courte qu'il a déjà oublié qu'il y a quelques années il prenait la défense d'un de ces trusts, celui de la Standard Oil Co.?

L'honorable M. BRODEUR : Je n'ai jamais pris la défense de la Standard Oil Co. C'est tout le contraire.

M. SPROULE : L'honorable ministre l'a défendue en lui accordant, de concert avec ses collègues, des privilèges qui lui ont permis de s'implanter au Canada, d'accaparer le marché et de chasser les concurrents, absolument comme le fait le trust du tabac.

L'honorable M. FIELDING : Vous vous trompez.

M. SPROULE : L'honorable ministre dit que ce trust du tabac achète les intérêts des autres fabricants. Mais que fait la Standard Oil Co.? Elle achète les fabricants de pétrole, elle a accaparé les usines de Sarnia, elle circonscrit le marché. Le ministre dit que nous devons nous affranchir des monopoles. Est-ce ce qu'il faisait alors? Bien au contraire, il nous mettait dans les serres d'un des plus formidables trusts du pays.

L'honorable M. FIELDING : Quelles concessions avons-nous faites à la Standard Oil Co?

M. SPROULE : L'honorable ministre des Finances a aboli les droits sur le pétroie brut, et a permis à cette compagnie de l'importer au Canada en franchise et comme elle était déjà maîtresse du marché aux Etats-Unis elle a étendu ses opérations ici. Elle a accaparé les raffineries canadiennes et a restreint la production. Il y a déjà plusieurs années nous avons fait observer au gouvernement qu'en réduisant les droits sur le pétrole importé, il favorisait la Standard Oil Co, qui faisait à ce moment les plus grands efforts pour accaparer le marché canadien. Nous avons aussi fait remarquer qu'en faisant une deuxième concession, qu'en permettant d'importer le pétrole dans des réservoirs, le gouvernement mettait la Standard Oil Company à même d'étouffer les raffineurs canadiens, et nous avons vainement travaillé à empêcher le gouvernement d'accorder cette concession. Finalement, le gouvernement lui accorda une dernière concession, en permettant l'importation en franchise du pétrole brut. Les résultats ont été exactement ceux que le ministre du Revenu de l'intérieur nous prédit, si on permet au trust du tabac de poursuivre ses opérations. Cette compagnie a acheté les intérêts des raffineurs canadiens, et elle est seule aujourd'hui pour acheter le pétrole des producteurs canadiens.

L'honorable M. BRODEUR : L'honorable député fait erreur. Il doit savoir qu'il y a quelques années, quand une coalition eut lieu entre les compagnies de chemin de fer et la Standard Oil Co., accordant un avantage illégitime à cette dernière, le gouvernement est intervenu et a annulé ce traité.

M. SPROULE : Le gouvernement fit une tentative quelconque, mais j'ai toujours compris qu'elle n'avait eu aucun résultat et que ces compagnies ont continué leurs opérations sans s'inquiéter du gouvernement ; et tandis que les producteurs canadiens pouvaient autrefois vendre leurs produits aux compagnies de chemin de fer, aux raffineurs et aux marchands, ils ne peuvent plus aujourd'hui les vendre qu'à la Standard Oil Co, et cette dernière paie les prix qu'elle veut.

Je demande donc à l'honorable ministre d'être logique. Si le gouvernement ne veut pas intervenir auprès de la "Standard Oil Company", qu'il n'impose de restrictions à personne. Nous voulons la concurrence. Si nous l'avons, cela nous donnera un marché plus étendu, mais si on permet à une seule

Compagnie d'accaparer le marché, elle fixera inévitablement les prix. On prétend que ce trust du tabac doit être brisé parce qu'il paie de forts dividendes à ses actionnaires. Quels dividendes la Standard Oil Co a-t-elle payés, l'an dernier ? Elle a payé 44 pour 100, et a versé une somme considérable au fonds de réserve. En 1893, les dividendes avaient été de 12 pour 100, et ils sont allés sans cesse en augmentant jusqu'en 1896, alors qu'ils furent de 31 pour 100, pour la première fois. Quand le gouvernement permit l'importation du pétrole américain dans des réservoirs, les dividendes de la Standard Oil Co étaient de 17 pour 100 et l'année suivante, ils atteignaient 31 pour 100, puis 33, 48, 45 et 46 pour 100. Le ministre du Revenu de l'Intérieur veut attaquer le trust du tabac parce qu'il paie de forts dividendes à ses actionnaires. Pourquoi alors n'a-t-il pas attaqué le trust du pétrole ? L'opposition a fait tout en son pouvoir pour décider le gouvernement à l'attaquer, mais elle n'a pu réussir, et le résultat a été que cette compagnie a continué à grossir ses dividendes.

M. HEYD : Comment pouvez-vous restreindre les opérations de cette compagnie?

M. SPROULE : L'honorable député ne perd jamais une occasion de poser des questions oiseuses, non pour obtenir un renseignement utile, mais pour le plaisir d'interrompre. Nous croyons que cela aurait été possible. Il n'y a pas à nier que les trusts, les monopoles, sont des choses condamnables, et si c'est le devoir du parlement de les combattre, je ne vois pas comment le gouvernement peut échapper à la critique.

L'honorable M. FIELDING : Nous avons un monopole ici ?

M. SPROULE : Oui, les ministres sont liés les uns aux autres, non seulement par un arrangement, mais par serment. Il n'y a pas de corporation plus exclusive; et ils ne prétendent pas qu'ils ne restreignent pas le commerce. Ils chassent tous les autres du marché. Qui oserait dire qu'ils ne favorisent pas exclusivement leurs propres clients, quand toutes les entreprises publiques sont livrées à leurs seuls partisans? De plus, ils paient de forts dividendes. Je pourrais nommer des ministres dont on dit —mais j'ignore ce qu'il y a de vrai dans cette rumeur—qu'ils ont payé pendant leur séjour dans le cabinet, de plus forts dividendes que la Standard Oil Co., ou le trust du tabac. Mais il n'est guère possible d'appeler le gouvernement un trust, car depuis son avènement, il a violé toutes ses promesses et personne ne peut s'y fier. Il serait plus exact de l'appeler une coalition, puisqu'il n'est rien autre chose qu'une coalition politique qui met des entraves au commerce et qui cherche à tout garder pour lui. Les ministres n'ont jamais concédé une entreprise sans le faire de manière à augmenter leur influence.

Pour abattre le trust du tabac, le ministre du Revenu de l'intérieur conseille de ne pas renouveler sa licence. C'est exactement ce que nous conseillons au peuple de faire à l'égard de cette coalition politique et je suis convaincu que le peuple suivra notre conseil. Quand le gouvernement sera appelé à comparaître devant le tribunal du suffrage populaire, il ne lui suffira pas de gagner la confiance d'un seul homme, du ministre du Revenu de l'intérieur; c'est du corps électoral tout entier qu'il devra attendre sa sentence. Un rude assaut va être livré à cette coalition politique et j'espère qu'il sera plus heureux que cette attaque contre le trust du tabac.

Il y a quelques années j'ai essayé à combattre le trust du cuir et j'ai demandé le concours du gouvernement. Il y a plusieurs manières de combattre un trust. On peut abolir les droits sur les articles qu'une compagnie tente de monopoliser. Ce trust fit des arrangements avec les marchands de cuir et s'engagea à leur vendre le cuir à semelle espagnol et le cuir tanné au chêne à des conditions spéciales ; en même temps, il refusait de vendre à ceux qui ne voulaient pas signer l'arrangement. Par ce moyen, il cherchait à faire disparaître toutes les petites tanneries du pays. Pendant des années et des années nous avons fait tout notre possible pour décider le gouvernement à venir au secours de cette industrie. Il a toujours refusé. Nous avons une loi contre les coalitions ; nous lui avons demandé de l'appliquer au trust du cuir, mais il a encore refusé. Nous lui avons offert de prouver l'existance de cette coalition, pour l'amener à abolir les droits sur le cuir, mais le gouvernement fit la sourde oreille et permit au trust de continuer ses opérations. Ce trust était aussi illégal et aussi funeste que celui que nous attaquons en ce moment, seulement, il n'atteignait pas autant de monde. Quelqu'un me fait remarquer qu'il n'atteint pas directement, mais il les atteint indirectement.

Le gouvernement veut aujourd'hui briser un monopole, sous prétexte qu'il restreint le commerce ; or le trust du cuir restreignait aussi le commerce en accordant à ceux qui signaient l'arrangement un bénéfice de 5 ou 6 pour 100 de plus, sur certaines classes de marchandises. Cette coalition, non seulement restreignait le commerce, mais elle payait aussi d'énormes dividendes.

Je suis en faveur du bill actuel, mais j'aurais beaucoup préféré une loi générale. Depuis huit ans nous nous efforçons de faire comprendre au gouvernement l'importance de cette question. Dans l'intervalle, ces compagnies se sont solidement implantées dans le pays et ont étendu leurs opérations dans toutes les directions. Elles ont maintenant des droits acquis, des intérêts considérables sont en jeu, et un très grand nombre de personnes sont intéressées dans ces entreprises, et par conséquent il est plus difficile de les déloger aujourd'hui qu'au début.

Enfin, le gouvernement s'est décidé à agir contre l'une d'elles ; mais il y en a beaucoup d'autres. Nous avons le trust du sucre, le trust du fer, le trust du sel, et beaucoup d'autres dont j'ai ici la liste. Le gouvernement attaque ce trust du tabac et ne fait rien contre celui du pétrole, du cuir, du sucre, etc. Si j'avais un conseil à donner au gouvernement, ce serait de nous donner une loi générale pour nous débarrasser de toutes ces coalitions. Cependant, parce que le gouvernement ne les attaque pas toutes, ce n'est pas une raison pour que je lui refuse mon appui dans cette tentative contre le trust du tabac. Il faut reconnaître au gouvernement le mérite de la démarche qu'il fait en ce moment; mais s'il avait été fidèle à sa mission, il aurait commencé depuis longtemps à combattre toutes ces coalitions. Le grand défaut du projet de loi actuel est de ne pas aller assez loin et de ne s'attaquer qu'à un seul trust. Quoi qu'il en soit, c'est un pas dans la bonne voie et je l'approuve. Mais en ne nous donnant pas une loi plus complète, le gouvernement nous fournit la preuve qu'il n'est pas sincère dans sa prétendue hostilité aux trusts, car autrement il attaquerait tous les autres qui sont également pernicieux, bien qu'ils n'aient pas pris autant d'extension, et n'aient peut-être pas autant de capitaux à leur disposition.

M. GOURLEY : J'ai écouté avec intérêt le discours de l'honorable député de Grey-est, mais quelles que soient les objections qu'on puisse signaler, je considère que notre devoir est d'appuyer cette proposition.

M. SPROULE : Je l'appuie.

M. GOURLEY : Certainement. Il n'y a pas de doute qu'il y a au Canada d'autres trusts qui devraient être abolis, mais il faut prendre les choses comme elles sont, et puisque l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur a cru bon de déposer un projet de loi dirigé contre une de ces coalitions, je ne puis pas lui refuser mon concours sous prétexte qu'il ne nous donne pas une loi qui les atteigne toutes. Je crois même qu'il vaut mieux commencer par une seule, pour bien faire comprendre aux autres que si elles ont pu défier les tribunaux américains et se moquer des pitoyables lois américaines, elles ne peuvent pas braver les lois d'un pays anglais. Il y a deux ou trois ans, j'assistais à une entrevue entre plusieurs représentants de l'industrie du tabac au Canada, et le premier ministre, le ministre des Finances et quelques-uns de leurs collègues. J'ai alors entendu des commerçants discuter la question à fond. A l'aide de ces renseignements et d'études subséquentes poursuivies dans la bibliothèque du parlement, j'ai acquis la conviction que l'American Tobacco Company attaque subrepticement et insidieusement l'industrie canadienne du tabac dans le but de la ruiner et de s'installer à sa place. De ce moment je suis devenu partisan de tout projet, ou toute proposition tendant à mettre fin aux entreprises de cette compagnie. Je félicite l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur de la démarche qu'il vient de faire. Je n'ai pas eu le temps d'étudier la résolution qu'il vient de déposer, et je ne prétends pas savoir les résultats qu'elle aura, mais cela ne doit pas nous empêcher de combattre les empiètements des trusts par tous les moyens. Si cette loi ne suffit pas, le parlement trouvera dans son sein assez d'hommes capables pour nous en donner une autre plus efficace. Il n'y a pas un ministre, ni un député capable de prévoir toutes les ruses diaboliques auxquelles cette compagnie aura recours pour éluder cette loi. Mais j'espère que le gouvernement se montrera aussi habile que ses adversaires et réussira à nous délivrer de ces coalitions.

Comment les a-t-on traitées en Angleterre? On nous a dit ce matin que le trust américain avait envahi l'Angleterre ; or, comment y a-t-il été reçu ? On a employé contre lui, le seul recours qu'avaient à leur disposition des hommes qui n'étaient pas aidés par le parlement ; toute l'industrie du tabac en Angleterre s'est organisée en une contre-coalition pour la défense de ses intérêts.

M. HEYD : Et les fabricants anglais se sont coalisés avec le trust.

M. GOURLEY : Sans doute. Quand les fabricants anglais se sont vu envahis par le trust américain ils ont été obligés de se coaliser pour le combattre, et qu'en est-il résulté ? Les deux trusts ont fusionné et se sont partagés le monde. Ils se sont dit : Nous tondrons tel et tel mouton et vous tondrez tel et tel autre. Mais si le parlement anglais était intervenu, il aurait réglé la question et il aurait épargné à l'Angleterre et au monde d'être victimes de ces deux vastes syndicats. Mais on sait qu'en Angleterre l'esprit public est tellement conservateur que si les industriels anglais s'étaient adressés au parlement, il leur aurait fallu 25 ans pour obtenir le redressement de leurs griefs. L'industrie du tabac en Angleterre aurait été ruinée avant que le parlement eût agi. Ces industriels ont préféré se coaliser et il en est résulté que l'univers est la proie de ces deux trusts, en ce qui concerne l'industrie du tabac.

Nous nous proposons d'employer un moyen beaucoup plus pratique. Nous demandons que l'industrie canadienne du tabac, qui est incapable de lutter contre le trust américain, soit protégée par son parlement, et je constate avec plaisir que l'esprit public en ce pays ne s'est pas montré aussi routinier qu'en Angleterre et que la Chambre des communes s'est montré disposée à s'attaquer à ce monopole, au lieu de laisser nos industriels se débattre seuls contre ses empiètements.

Nous viendrons au secours de cette industrie avec toutes les ressources d'un gouvernement et elle ne sera pas obligée de former une contre-coalition qui ne pourrait qu'aggraver la situation. Je considère donc que nous avons adopté une ligne de con-

duite beaucoup plus logique que celle qui a été suivie en Angleterre et aux Etats-Unis.

On a parlé du pouvoir arbitraire qu'une pareille loi mettrait entre les mains du ministre. Il faut toujours armer un ministre quelconque de pouvoirs extraordinaires quand il s'agit de combattre une puissance extraordinaire qui menace les intérêts du peuple. En quoi ce pouvoir du ministre sera-t-il plus arbitraire que celui que le trust du tabac exerce ? Ces tyrans sont organisés pour dépouiller l'univers, et leur sied-il de venir dire à ce parlement : " Vous mettez des pouvoirs arbitraires entre les mains d'un ministre ". C'est absolument ce que nous voulons. Nous voulons abattre les tyrans sans entrailles qui s'apprêtent à pressurer l'univers entier, et pour cela nous armerons un ministre responsable du Canada de tous les pouvoirs nécessaires, législatifs et autres, pour lutter contre les énormes capitaux mis en œuvre contre nos intérêts. Ces hideux tyrans qui composent le trust du tabac n'ont pas le droit de se plaindre des pouvoirs arbitraires ou non que nous confions à un ministre responsable pour défendre le peuple contre les extorsions de ce syndicat. Je repousse donc cet argument ; je veux que le ministre ait tous les pouvoirs nécessaires pour écraser le trust et protéger les intérêts canadiens.

Il y a une couple d'années j'ai lu l'histoire de la Standard Oil Co.; je crois que c'est peu de temps après que j'étudiai la question du trust du tabac, et si jamais il a existé une institution inhumaine et sans entrailles, c'est bien celle de la Standard Oil Co. Elle débuta comme une simple compagnie ordinaire, aux Etats-Unis, et après avoir graduellement grossi son capital elle entreprit d'écraser toutes les autres compagnies semblables, petites ou grandes, qui existaient aux Etats-Unis. Elle a procédé avec beaucoup de prudence et d'habileté. Elle acheta tous les établissements qu'elle put acheter et écrasa les autres. Sans le moindre remords, elle ruina tous ceux qui avaient des intérêts dans des établissements rivaux et qui ne voulaient pas les céder. Ce livre dont je parle cite des exemples des moyens scientifiques et cruels employés pour écarter toute concurrence, pour ruiner les établissements rivaux et les réduire à la banqueroute.

M. WILLIAM ROSS (Victoria) : Ce trust a aussi étendu ses opérations en Allemagne.

M. GOURLEY : Cette compagnie étendit ses opérations dans tous les Etats-Unis et réussit à monopoliser toute l'industrie du pétrole dans ce pays, et c'est alors qu'elle se lança à la conquête du monde. Elle s'implanta en Chine, en Russie et partout, et, finalement elle se trouva maîtresse absolue de l'industrie du pétrole dans le monde entier. A l'heure qu'il est, ce trust est un des plus redoutables adversaires de la civilisation. Les parlements doivent comprendre qu'il ne faut pas laisser à de contre-organisations le soin de combattre ces gigantesques monopoles ; il faut que les parlements eux-mêmes viennent à la rescousse.

L'honorable député de Grey-est dit qu'il a vainement travaillé à décider le gouvernement à agir. Je ne doute pas qu'il lui faille lutter encore longtemps avant d'amener ce gouvernement à faire son devoir. Mais si le ministre des Finances et le premier ministre n'ont pas donné à ces questions toute l'attention qu'elles méritent, je vois avec plaisir que le ministre du Revenu de l'intérieur a entrepris de protéger autant que possible les intérêts qui lui sont confiés. Nous devons lui rendre cette justice.

Il y a au Canada beaucoup d'autres trusts dont il faudrait s'occuper et je veux qu'ils sachent que nous sommes en état de leur faire entendre raison. Si nous réussissons à abattre le trust du tabac, nous n'aurons pas de difficulté avec les autres. Quand ils sauront qu'il y a au Canada un parlement qu'ils ne peuvent pas circonvenir, qui ne peut pas pas être influencé, qui interviendra sans merci dans leurs opérations quand elles menaceront les intérêts du peuple, ils seront plus réservés et plus prudents.

Je veux qu'on sache à l'étranger que si les trusts peuvent régenter le congrès américain, ils ne peuvent pas faire la loi au parlement du Canada, et que ce dernier exercera tous les pouvoirs nécessaires pour abattre ces compagnies, du moment que leurs opérations menaceront les intérêts commerciaux de notre population. Quand les trusts seront convaincus de cela, nous serons à l'abri d'un grand nombre de maux dont le peuple américain a eu à gémir.

Le ministre des Finances nous a dit que des trusts existent aussi en Angleterre. Oui, il y en a, mais ils ont été formés pour lutter contre les trusts américains. Les trusts américains ont envahi l'Angleterre et le peuple anglais n'avait d'autre moyen de se protéger que de former des contre-trusts, parce que le parlement anglais est trop routinier, trop lent pour venir au secours de ses industries menacées.

Je veux que cette expérience soit tentée au Canada, pour voir si nous pouvons nous débarrasser une bonne fois des exactions de ce monopole. Si nous réussissons nous aurons établi un précédent que nous pourrons appliquer aux autres industries, et nous pourrons alors nous attaquer au trust du pétrole, et à tous ceux qui pressurent notre population.

Mon honorable ami l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) redoute que la loi soit éludée. Il n'y a pas de doute que le trust cherchera à l'éluder, comme il l'a fait pour toutes les lois adoptées contre lui dans tous les pays, mais j'espère qu'il ne pourra pas se moquer du parlement canadien, ni des tribunaux canadiens. J'espère que nous pourrons réduire ces compagnies, en dépit de l'insuccès de tous les efforts tentés jusqu'à ce jour.

Quant aux droits acquis, je dois dire que je désire qu'ils soient respectés, comme le

veulent tous les honnêtes gens, car les droits acquis ne sont rien autre chose que la conservation de la propriété légitimement acquise par les particuliers. Je suis en faveur du respect des droits acquis, mais les organisateurs de ces monopoles qui n'ont jamais respecté les droits des autres, qui ont écrasé sans pitié tous leurs concurrents, ne peuvent pas se présenter devant le parlement les mains nettes et invoquer la doctrine des droits acquis. Je ne suis pas disposé à attacher beaucoup d'importance à cet argument des droits acquis, dans la bouche de ces spéculateurs.

Encore une fois, je tiens à féliciter, non le cabinet, mais le ministre du Revenu de l'intérieur; je considère que l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) a raison de dire que le gouvernement, pris dans son ensemble n'a aucun mérite, mais vu que l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur a eu le courage de ne pas suivre le mauvais exemple de ses collègues, je suis porté à croire que nous donnons une interprétation trop étroite à l'Ecriture Sainte quand elle dit que les mauvaises fréquentations engendrent les mauvaises manières, car l'honorable ministre, en dépit de ses mauvaises compagnies, a cherché à nous donner un remède pendant que ses collègues se contentaient de nous faire des promesses.

M. W. S. MACLAREN : M. l'Orateur, la Chambre se rappelle qu'au commencement de cette session j'ai déposé un projet de loi demandant d'interdire la fabrication, l'importation et la vente des cigarettes.

Plusieurs VOIX : Ecoutez, écoutez.

M. MACLAREN : Tout en étant reconnaissant de l'appui que j'ai rencontré auprès de mes collègues, je suis porté à croire que je n'ai guère obtenu justice, pendant la discussion de ce bill. Je ne suis peut-être pas bien au courant des règlements de la Chambre mais j'ai dans l'idée que quelques-uns les ont étirés au point de leur donner une entorse. Je ne suis pas de ceux qui se plaignent quand ils n'obtiennent pas de faveurs. Plusieurs bills présentés durant cette session ont été votés en première et en deuxième délibérations, et ont été délibérés en comité, au cours d'une même séance, mais à celui que j'ai eu l'honneur de déposer, on n'a permis de franchir qu'une seule étape à la fois. Cependant, malgré, je ne dirai pas l'opposition, mais le manque de sympathie que mon bill a provoqué en haut lieu, tant du côté ministériel que du côté de l'opposition, j'ai réussi à le porter jusqu'à la délibération en comité, mais hier ou avant hier, j'ai constaté qu'il a été compris dans le massacre des innocents.

Bien que j'approuve en tous points la motion de mon honorable ami le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Brodeur), je n'entends pas en discuter le principe. Après avoir étudié la question, je crois devoir saisir la Chambre de certains faits concernant la cigarette. Voici un tableau indiquant le développement qu'a pris au Canada la fabrication des cigarettes au cours des quinze dernières années :

Année.	Nombre de cigarettes fabriquées.
1890	34,206,940
1891	41,531,360
1892	40,201,700
1893	47,749,800
1894	70,437,680

En 1895, la compagnie particulièrement visée par ce projet de loi, l'American Tobacco Company fit son entrée en scène, commença de fabriquer le tabac au Canada, absorba deux compagnies, et ce qui s'ensuivit est indiqué dans le tableau suivant où l'on voit dans quelle proportion cette compagnie a contribué à la production des cigarettes :

Année.	Quantité fabriquée.	Quantité fabriquée par l'American Tobacco Co.
1895	83,854,440	82,000,000
1896	86,000,000	57,000,000
1897	106,500,000	86,000,000
1898	88,000,000	71,500,000
1899	105,500,000	96,376,500
1900	123,200,000	102,234,000
1901	125,000,000	108,000,000
1902	138,000,000	109,000,000
1903	179,000,000	149,000,000
1904	216,000,000	191,000,000

Que signifient ces données, sinon que la fabrication des cigarettes au Canada s'est sextiplée depuis quinze ans. Ce développement est absolument hors de proportion avec l'accroissement de la population, comme aussi avec le développement et la préparation du tabac sous d'autres formes. Ces chiffres signifient que l'on a dû se créer un grand marché pour y écouler cette quantité de cigarettes. On a beaucoup parlé de la difficulté que l'homme parvenu à l'âge mûr éprouve à renoncer aux charmes de la cigarette. Qu'un homme fume la pipe ou le cigare, passe ; mais qu'il aille avec, au bec, une minuscule cigarette, cela me paraît très enfantin.

Une VOIX : Vous aimeriez mieux lui voir une pipe en terre.

M. W. S. MACLEAN : Tout, hormis la cigarette. On a dû s'arranger de façon à créer une forte demande de cigarettes. Il est bien certain que nos enfants en usent. Il suffit de réfléchir à cela un instant pour en venir à la conclusion que cette augmentation qui s'accuse depuis quinze ans dans la fabrication de la cigarette ne représente pas la consommation de tabac que font les adultes ; chacun conviendra, au contraire, j'en suis sûr, qu'elle représente seulement l'usage plus répandu de la cigarette chez les jeunes garçons. L'usage de la cigarette se répand dans des proportions beaucoup plus grandes que celui du tabac sous toutes ses autres formes. Il est impossible de circuler dans les rues d'Ottawa ou dans celles de toute autre ville

ou village du Dominion sans que les regards soient attirés par des images éclatantes, des enseignes illuminées à l'électricité, qui servent d'annonces aux cigarettes " Sweet Caporal " et autres. Il ne se fait pas de publicité de ce genre pour le tabac noir pressé. C'est pour les enfants que l'on fait ces annonces criardes ; on frappe leur imagination pour les inciter à acheter des cigarettes. Ce moyen paraît-il insuffisant, vite on offre des cadeaux, on décerne des coupons, on imagine toutes sortes de ruses pour déterminer les jeunes garçons à acheter.

J'appuie de tout cœur la résolution présentée par l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur. Si j'ai profité de cette occasion pour signaler ces faits à la Chambre et ramener sur le tapis la question de la cigarette, c'est que je n'avais pas d'autre moyen de le faire. Sous certain rapport, la rigueur des observations que les honorables députés de Grey-est (M. Sproule) a faites au sujet de la résolution, a peut-être sa raison d'être. En maints endroits du pays, la culture du tabac est devenue une véritable industrie. Je le répète, j'appuie la résolution de tout cœur, et si, ne s'en tenant pas uniquement à la question du tabac, le gouvernement entendait légiférer par rapport à l'accaparement des autres spécialités signalées par mon honorable collègue de Grey-est, il pourrait encore compter sur mon cordial appui.

M. W. A. GALLIHER : J'approuve la résolution dont la Chambre est saisie, estimant que le besoin d'une loi dans ce sens se fait vivement sentir. Si je prends la parole, ce n'est pas tant pour discuter l'objet de la résolution que pour attirer l'attention du ministre du Revenu de l'intérieur, comme j'ai déjà attiré celle de son prédécesseur et du gouvernement, à la dernière session, sur une question qui intéresse au plus haut point certaine partie de la division que je représente : le district de Kelowna.

En vertu d'un décret de l'Exécutif rendu en 1901, il fut accordé aux importateurs de tabac une remise de droits sur les rognures réexportées à l'étranger, ce qui constitue un grave inconvénient pour les cultivateurs de tabac de la vallée de Kelowna et, vraisemblablement, pour ceux des autres parties du pays. Les neuf dixièmes environ de nos fabricants de cigares importent leur tabac. La remise de droits qu'on leur fait sur les rognures nous met dans l'impossibilité de leur vendre du tabac indigène parce que le département se croit incapable de distinguer les rognures de tabac canadien de celles qui proviennent du tabac étranger, de sorte que les fabricants qui se servent de tabac canadien ne peuvent pas bénéficier de la remise de droits. Je ne vois pas pourquoi le département n'établirait pas de règlements dans le but de pourvoir à la séparation des rognures et à la remise des droits que par rapport aux rognures de tabac étranger que l'on réexportera. J'ai par devers moi une lettre que m'a adressée l'un des plus importants cultivateurs de tabac du district de Kelowna; c'est une personne que je connais très bien et en qui j'ai toute confiance. Voici ce qu'il m'écrit :

J'ai fait voir aux principaux fabricants de Montréal, de London, de Toronto, etc., des échantillons du tabac que j'ai actuellement en magasin ; tous sont unanimes à reconnaître que ce tabac vaut celui des Etats-Unis.

Les cultivateurs de tabac de la vallée de la Kelowna se sont imposés de grands sacrifices pécuniaires pour expérimenter la culture du tabac, et grâce à leur persévérance, à leur énergie et leur esprit d'entreprise, ils produisent aujourd'hui un tabac qui, dans l'opinion des plus experts des grandes villes canadiennes, vaut n'importe quelle variété récoltée aux Etats-Unis.

Mais ce décret est cause que nous ne pouvons rien vendre aux fabricants de tabacs étrangers.

Et, comme je l'ai déjà dit, les trois quarts au moins de nos fabricants se servent de tabac étranger.

Nous avions vendu à certaine maison 6,000 livres de tabac à un prix très suffisant, mais à la condition qu'il pût entrer à la fabrique franc de droit. Elle s'assura que la chose était possible, mais on lui apprit qu'en agissant de la sorte elle serait privée de la remise de droits sur les rognures. Cette remise représentant chaque année plus que la valeur du tabac, il va sans dire que la vente ne s'effectua pas. Je me suis adressé à maintes fabriques, et chaque fois le résultat a été le même.

Je voudrais que le ministre du Revenu de l'intérieur se pénétrât de l'importance de cette question et qu'il la mît immédiatement à l'étude, afin de rechercher quelque moyen de pourvoir à ce que le tabac indigène ne soit pas virtuellement exclu des fabriques de cigares.

M. R. HOLMES : J'approuve de tout cœur les observations de mon honorable ami de Huntingdon (M. Maclaren), j'approuve aussi la résolution dont la Chambre est actuellement saisie, mais je regrette que l'on ait jugé nécessaire de renvoyer à une autre session le bill concernant la cigarette. J'ai foi, et c'est avec plaisir que j'affirme ma croyance, j'ai foi, dis-je, en l'interdiction absolue de la fabrication et de l'importation des cigarettes. Les chiffres que mon honorable collègue de Huntingdon a cités devraient suffire à convaincre le parlement de la nécessité qu'il y a de légiférer sans retard, de façon à faire disparaître du Canada le fléau de la cigarette. L'augmentation prodigieuse qui s'accuse dans la vente des cigarettes, vente qui se fait surtout à la jeunesse du pays, devrait convaincre le parlement que nulle loi ne serait accueillie avec plus de faveur—du moins par les moralistes et d'autres classes de la société—que celle qui tendrait à interdire le commerce des cigarettes. Voulant comme tous mes collègues que nous rentrions dans nos foyers aussi tôt que possible, je terminerai mes observations en réitérant mon approbation

des remarques de mon honorable ami (M. Maclaren) et en exprimant l'espoir, quel que soit le gouvernement que nous aurons à l'avenir, qu'il sera pris des mesures pour enrayer le danger de la cigarette, dont les conséquences sont si grandes et si désastreuses.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité pour délibérer la résolution.

M. TAYLOR : J'invite l'honorable ministre à répondre maintenant aux questions que je lui ai posées. Puisqu'on ne se propose d'appliquer la nouvelle loi qu'aux seuls fabricants de tabacs, pourquoi ses dispositions visent-elles aussi les fabricants de produits assujettis aux droits d'accise, comme les alcools, la bière, le vinaigre, etc. ?

L'honorable M. BRODEUR : Simplement pour répondre à l'objection que le bill ne devrait pas être de nature trop restrictive, et qu'il conviendrait d'en appliquer les dispositions à tous les produits assujettis à l'accise. A mon sens, la loi devrait être aussi générale que possible. Je saisis toute la force de l'argument énoncé ce matin par le chef de l'opposition lorsqu'il a fait observer que l'on devrait établir une loi générale dont les dispositions s'appliqueraient à tous les monopoles; mais si l'on décide de s'en tenir aux seuls produits assujettis à l'accise, il ne faut pas, ce me semble, que la loi s'applique uniquement aux fabricants de tabac, il faut qu'elle vise toutes les licences délivrées. Voilà pourquoi j'ai demandé que la loi s'étende à tous les produits assujettis à l'accise.

M. R. L. BORDEN : Le ministre observera qu'il ne fait ni l'un ni l'autre ; il n'établit pas de loi générale, et les dispositions de celle qu'il projette d'établir ne semblent pas devoir s'appliquer exclusivement aux abus que l'on dit exister. De deux choses l'une : ou l'on devrait établir une loi générale, ou l'on devrait ne légiférer que par rapport aux abus existants.

L'honorable M. BRODEUR : La loi sera générale en tant qu'elle concernera les produits assujettis à l'accise. Il y aurait de graves inconvénients à ne légiférer que par rapport au tabac ; on pourrait nous reprocher de n'avoir pas étendu les dispositions de la loi à tous les produits soumis à l'accise. Nous sommes d'avis que cette loi doit s'appliquer à tous les porteurs de permis du gouvernement, à tous ceux qui ne doivent se livrer à leur négoce qu'à certaines conditions que leur prescrit l'Etat.

M. R. L. BORDEN : Comme nous avons adopté le principe du bill à sa seconde lecture, il va sans dire que je ne reviendrai pas sur ce que j'ai dit à cette occasion. Ce principe, il est sain, et il convient de s'en inspirer. Cela étant, il me semble que nous devrions ou légiférer par rapport à certains abus existant ou établir une loi générale.

Il serait facile d'établir une loi générale décrétant que nul commerce ne pourra se faire sans permis ou licence. Telle devrait être d'après moi, la conséquence logique de cette loi. Dans le cas actuel, l'on établit une loi qui vise l'accaparement des tabacs, un abus qui se manifeste dans la fabrication du tabac, industrie qui ne peut s'exercer qu'à la faveur d'un permis accordé par le gouvernement. Mais ce n'est pas tout : cette loi vise aussi d'autres commerces où, autant que je sache, nul abus ne se fait sentir. Puisque l'on va jusque-là, ne devrait-on pas aller plus loin encore ? C'est là le point à résoudre.

A ce propos, je demanderai ce qu'il est advenu du projet d'amendement du code criminel que nous avons étudié l'année dernière. Jusqu'à quel point les autres fabriques canadiennes ont-elles recours au procédé de l'American Tobacco Co. ? Je veux parler du procédé qui consiste à vendre des marchandises ou à les mettre en dépôt à la condition que les vendeurs ou dépositaires de ces marchandises ne vendent pas de produits similaires d'une autre fabrique. On affirmait l'année dernière—j'ignore si l'on disait vrai—que l'usage de ce procédé est très général. Je conçois qu'il soit licite et ne produise aucun résultat fâcheux du moment que dix, quinze ou vingt fabricants se livrent à la même industrie. Il ne peut devenir dangereux que du jour où une même compagnie réussit à accaparer 90 ou 95 pour 100 d'un commerce quelconque. Je comprends tout cela, mais en même temps il est utile que nous sachions, au moment où le comité est saisi de ce projet de loi, jusqu'à quel point est répandu dans le commerce du pays le procédé que, au dire de l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur, une compagnie constituant un véritable monopole a rendu si dangereux.

L'honorable M. BRODEUR : Je n'ai pas de renseignements particuliers à ce propos. M. le juge McTavish a fait, relativement à la question du tabac, une enquête au cours de laquelle mention fut faite de l'existence de coalitions analogues en d'autres branches de l'industrie ; mais le juge ne jugea pas à propos de s'en enquérir parce qu'il n'avait pas mission de le faire.

M. R. L. BORDEN : A-t-il été porté quelque plainte relativement à l'accaparement de quelque autre industrie ?

L'honorable M. BRODEUR : Pas que je sache. Il en a été fait mention au cours de l'enquête relative au tabac, mais il n'a pas été tenu d'enquête réelle par rapport à d'autres industries. La raison donnée par M. le juge McTavish est la suivante : il dit dans son rapport avoir été chargé de faire une enquête au sujet de la question du tabac et avoir entendu les parties adverses, tandis que nul représentant des autres coalitions n'a comparu devant lui ; c'est pourquoi il lui eût semblé injuste et inopportun d'éten-

dre ses recherches à d'autres branches de l'industrie.

M. PARMELEE : Le bill qui sera fondé sur la présente résolution accordera-t-il un délai raisonnable ? Des arrangements ont été conclus, et en prenant ou exerçant le droit d'annuler les licences sans délai, l'on jettera, je le crains, un grand malaise dans le commerce et causera un tort sérieux non seulement aux fabricants, mais aussi aux négociants en gros et à tous ceux qui débitent ces tabacs dans tout le pays.

L'honorable M. BRODEUR : Avant d'appliquer cette loi, il ne serait que juste, j'imagine, de faire observer aux intéressés, c'est-à-dire à l'Empire Tobacco Co. et à l'American Tobacco Co., qu'une loi a été établie qui décrète l'annulation de leur licence si elles persistent à se servir de contrats exclusifs ; du reste, je me ferais un plaisir de leur fournir l'occasion d'annuler elles-mêmes ces contrats.

M. TAYLOR : La résolution devrait, à mon sens, être modifiée pour se lire comme suit :

Toute licence autorisée par le présent acte pour la fabrication du tabac, des cigares ou des cigarettes sera revoquée.

L'honorable M. BRODEUR : Il ne serait pas juste, selon moi, de faire cette restriction. Ce matin même, l'honorable chef de l'opposition a exprimé en termes très énergiques sa conviction qu'une loi comme celle-ci devrait être d'application aussi générale que possible. Dans les circonstances, il ne nous est pas loisible d'établir une loi s'appliquant à toutes les branches du commerce ou de l'industrie, mais je crois que cette loi-ci devrait être de nature assez générale pour s'appliquer à tous les porteurs de licences. D'après les renseignements que je possède, il n'existe pas d'autre coalition parmi les porteurs de licences, mais s'il s'en forme jamais, il importe que nous ayons le pouvoir de les faire disparaître.

M. TAYLOR : Il sera toujours temps de s'en occuper lorsqu'elles se seront formées. Quels sont les autres produits dont la fabrication exige l'octroi d'une licence ?

L'honorable M. BRODEUR : Les plus importants sont les spiritueux, le vinaigre, le tabac, les cigares, le malt et l'acide acétique des brasseurs.

M. MONK : Le ministre se propose-t-il d'appliquer la loi dès qu'elle aura été sanctionnée ?

L'honorable M. BRODEUR : Sans doute.

M. MONK : Sera-t-il tenu quelque autre enquête ? A la députation qui vint lui exposer le grief, le gouvernement répondit qu'il agirait après s'être enquis des faits par l'entremise d'une commission. Il y a deux ans de cela. Si le présent bill devient loi, le ministre agira-t-il immédiatement, ou se livrera-t-il auparavant à de nouvelles investigations ? Le ministre projette-t-il de suivre quelque procédure particulière ou bien d'agir *de proprio motu* ?

L'honorable M. BRODEUR : Il me faudra avoir la preuve de l'existence de ces traités exclusifs. Il y a un an, à l'époque de l'enquête, ils existaient. Je suis convaincu qu'ils sont encore en vigueur ; s'ils le sont, je serai forcé de les déclarer nuls.

M. MONK : Une semaine tout au plus suffira au ministre pour obtenir la preuve officielle et positive de l'existence de ces contrats. Il y a donc lieu d'espérer que le gouvernement agira avant trente jours, ce délai était suffisant.

L'honorable M. BRODEUR : La question sera mise à l'étude sans retard. Je ferai de mon mieux pour me conformer au désir du parlement.

M. J. E. E. LEONARD : M. le président, avant que rapport soit fait de cette résolution, je désire offrir quelques observations. Il me semble que l'honorable ministre du Revenu de l'Intérieur doit savoir, à l'heure qu'il est, dans quelle position se trouve le trust de l'American Tobacco Company. D'après les réticences que met l'honorable ministre à ne pas vouloir dire dans quel délai il va appliquer cette loi, je comprends que son seul but est de gagner les élections d'ici à deux mois.

De concert avec l'honorable député de Jacques-Cartier et comme député d'un comté essentiellement intéressé à la culture du tabac, je voudrais une déclaration catégorique du ministre que cette loi sera mise en vigueur aussitôt qu'elle aura été votée par le parlement. Et j'espère que l'honorable ministre ne refusera pas de nous dire qu'il est décidé à la mettre en force immédiatement, spécialement contre l'American Tobacco Company.

L'honorable M. BRODEUR : Mon honorable ami sait parfaitement bien que nous ne pouvons pas prononcer immédiatement l'annulation des licences sans avoir la preuve positive qu'elles existent. S'il s'est donné la peine de lire la loi—et je suppose qu'il l'a fait—il verra que le ministre a le droit d'annuler les licences lorsque telles et telles choses existeront ; mais il faut se convaincre d'abord que ces choses dont on se plaint existent.

Mon honorable ami de Jacques-Cartier a dit : nous avons le rapport du juge McTavish. Cela est vrai, mais l'enquête du juge a été faite il y a deux ans. Supposons que ces contrats qu'il a dénoncés n'existent plus aujourd'hui, nous serions dans une très mauvaise position si nous annulions les licences sans nous être assurés, au préalable, s'ils existent encore, et le gouvernement serait exposé à payer des dommages-intérêts considérables. La prudence élémentaire exige donc de s'enquérir si ces contrats sont encore en existence. J'ai la conviction qu'ils le sont, mais je dois avoir les rapports de mes officiers à cet effet, et dans l'affirmative

j'agirai immédiatement. Mon honorable ami peut être convaincu que le désir du parlement sera exécuté, le ministre ne sera pas lent à appliquer la loi.

M. MONK : Cette déclaration équivoque de l'honorable ministre a pour effet de me plonger dans la plus grande inquiétude. A la fin de la présente session, quand le premier ministre a annoncé que toute la législation que le gouvernement devait présenter cette année était devant la Chambre, j'ai fait remarquer à l'honorable ministre du Revenu de l'Intérieur que l'on oubliait la question du tabac et que j'allais la soumettre moi-même à la Chambre. Le lendemain mon honorable ami a donné avis de sa résolution. Nous nous confions à lui. L'opposition a donné son adhésion au projet de loi de mon honorable ami. Nous lui laissons toute discrétion dans son exécution. Nous avions le droit de demander que le parlement se prononçât lui-même sur ce point et qu'il ne confiât pas à l'Exécutif le devoir de supprimer ce monopole ; mais dans les circonstances nous acceptons le projet de loi que l'on nous soumet. Il me semble de toute justice que le gouvernement nous déclare dans quel espace de temps il va appliquer cette loi, parce que ces moyens d'informations sont absolus et tout-puissants. Il peut savoir dans deux jours si l'état de chose qui lui a été signalé par le juge McTavish existe encore. Nous avons le droit d'avoir une déclaration catégorique du gouvernement sur ce point.

Si mon honorable ami sait comme nous le savons tous et comme nous en sommes tous convaincus, que rien n'est changé dans l'état de choses constaté par le juge McTavish, pourquoi l'honorable ministre hésiterait-il à nous déclarer qu'avant trente jours à dater de l'adoption de cette loi, le remède qu'elle comporte sera appliqué ? C'est vingt-cinq jours de plus qu'il faut pour obtenir la certitude de l'existence de l'abus en question. Il me semble que, dans ces circonstances, puisque nous nous confions au gouvernement, celui-ci devrait nous dire quand il agira.

Mon honorable ami n'a pas été absolument franc dans cette affaire-ci, et voilà pourquoi je suis un peu comme Saint-Thomas : je doute. Ce n'est pas que je veuille mettre mon doigt dans la plaie, celle-ci m'est bien connue, mais ce que je désire c'est toucher le baume que l'honorable ministre entend mettre sur cette plaie. Or, ce désir me semble très raisonnable.

Quand, de ce côté-ci de la Chambre, nous avons soulevé cette question, on nous a accusés de varier sur la question de protection. La question de protection n'est pas engagée dans cette affaire. C'est la question de la suppression du monopole qui l'est, c'est celle de la création de nouveaux marchés pour notre tabac canadien qui est en jeu. Ces deux questions sont les plus importantes de toutes. Quand bien même vous augmenteriez les droits de deux cents pour cent, nous ne serions pas plus avancés, tant que subsistera ce monopole constaté déjà depuis plus de deux ans. Je crois donc que l'honorable ministre devrait nous faire connaître dans quel délai il entend se servir de cette loi.

M. FITZPATRICK : Je ferais observer à mon honorable ami (M. Monk) que la preuve que le gouvernement comprend toute l'importance de cette question, c'est qu'il en a saisi la Chambre immédiatement, bien que la session tire à sa fin. Il a compris cette importance au point de faire une exception en présentant cette loi, bien qu'il eût déclaré son intention de ne pas soumettre de nouvelle législation au parlement, comme mon honorable ami l'a rappelé. Du moment que le gouvernement a prouvé ainsi sa bonne foi, il me semble que la Chambre peut être certaine, comme mon honorable ami, qu'il se servira de cette loi pour protéger cette industrie et les cultivateurs du tabac contre les atteintes de ce monopole. Il ne peut donc pas y avoir de doute que le gouvernement fera exécuter cette loi destinée à mettre fin au monopole qui existe à l'heure qu'il est.

M. MONK : Je prends acte de la déclaration formelle de l'honorable ministre de la Justice ; et je demande en même temps, que mon honorable ami, le ministre du Revenu de l'Intérieur, qui sera chargé de l'exécution de cette loi nous dise dans quel délai il se propose de s'en servir ?

L'honorable M. BRODEUR : Mon honorable ami ne doit pas oublier que si la preuve de ce monopole existe, elle est entre les mains de personnes qui sont hostiles au gouvernement, ou à tout le moins à la loi que nous discutons. Il ne faut pas croire que l' 'American Tobacco Company' nous donnera la preuve de l'existence de ces contrats. Il nous faudra l'obtenir autrement. Je puis dire à mon honorable ami qu'immédiatement après la session, c'est-à-dire après que cette loi aura été sanctionnée, je chargerai les officiers de mon département de faire l'enquête nécessaire, afin d'obtenir la preuve de l'existence de ces contrats, et qu'aussitôt que cette preuve m'aura été transmise, immédiatement les licences seront annulées. Cette preuve pourra être obtenue peut-être dans quinze jours, peut-être faudra-t-il trois semaines ou un mois, mais encore faut-il le temps nécessaire pour prendre une décision éclairée. Mon honorable ami peut être certain que le gouvernement fera toute diligence pour mettre cette loi à exécution et qu'il agira avec la plus grande rapidité possible.

M. MONK : Cette déclaration de mon honorable ami est plus satisfaisante que celle qu'il nous a faite tout à l'heure. Il comprend, je suppose, comme nous le comprenons tous, que le gouvernement n'attendra

pas l'action des tiers pour mettre cette loi à exécution, mais que son département agira de lui-même sans l'intervention de tiers.

L'honorable M. BRODEUR: Certainement, le département agira immédiatement.

M. TAYLOR : Je propose :

Qu'on amende la résolution en substituant au mot " pourra " les mots suivants : " pour la fabrication du tabac, des cigares et des cigarettes sera ".

L'amendement est rejeté sur division.

Rapport est fait de la résolution qui est lue la première fois.

L'honorable M. BRODEUR : Je propose la seconde lecture et l'adoption de la résolution.

M. TAYLOR : M. l'Orateur, cela ne pourra pas se faire à cette séance si quelqu'un s'y oppose.

L'honorable M. BRODEUR : Mais je présume que mon honorable ami (M. Taylor) ne s'y opposera pas. La session touche à sa fin——

M. TAYLOR : Cela prouve que l'on aurait dû présenter le bill à une heure moins tardive et donner aux intéressés l'avantage de se faire entendre.

L'honorable M. BRODEUR : Je pensais que l'honorable député appuyait le projet.

M. TAYLOR : Je l'appuierai si l'honorable ministre (M. Brodeur) consent à le modifier dans le sens qui me convient ; je ne veux pas que cette loi soit d'application générale.

M. l'ORATEUR : La résolution subira sa seconde lecture à la prochaine séance de la Chambre.

EPIZOOTIES.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le projet suivant de résolution :

Qu'il est expédient de prescrire que l'Acte concernant les épizooties, 1903, soit amendé comme suit :

Que le paragraphe (e) de l'article 2 dudit acte, chapitre 11 des Statuts de 1903, soit modifié en ajoutant après le mot " farcin ", dans la 3e ligne dudit paragraphe, les mots " maladie du coït ".

Que les paragraphes 2 et 3 de l'article 12 soient retranchés et remplacés par ce qui suit : " L'indemnité, s'il en est, sera des deux tiers de la valeur de l'animal abattu avant qu'il ait été contaminé par une maladie infectieuse ou contagieuse, ou en contact avec des animaux ainsi affectés ou à proximité dangereuse d'animaux malades ; toutefois, s'il est clairement démontré qu'un animal a été abattu sans raisons suffisantes, et que son abattage a été fait autrement qu'en conformité du présent acte ou n'est pas justifiable en vertu du présent acte, le propriétaire a droit à une indemnité égale à la pleine valeur de l'animal ainsi abattu."

Que le paragraphe 4 dudit article 12 soit modifié en y ajoutant ce qui suit : " mais ne dépassera pas, s'il s'agit d'animaux de sang mêlé, $150 pour chaque cheval, $60 pour chaque tête bovine, ou $15 pour chaque porc ou mouton ; et s'il s'agit d'animaux de pur sang, $300 pour chaque cheval. $150 pour chaque tête bovine, ou $50 pour chaque porc ou mouton."— M. Fisher.

M. CLANCY : Il semble bien évident que l'honorable ministre de l'Agriculture établit ici une distinction en faveur des animaux de pur sang et de sang mêlé. D'après les lois actuelles, si je comprends bien, tous les animaux atteints de maladie infectieuse après être venus en contact——

L'honorable M. FISHER : Si l'honorable député (M. Clancy) me le permet, je lui expliquerai les changements projetés.

M. CLANCY : Je crois les comprendre, mais j'aimerais que le ministre nous en donnât la raison. Sous l'empire de la loi actuelle, lorsque le gouvernement fait abattre un animal atteint de maladie contagieuse, le propriétaire reçoit les deux tiers de la valeur de l'animal ainsi abattu ; lorsqu'il s'agit de l'abattage d'un animal venu en contact avec d'autres animaux malades, mais qui n'a pas contracté la maladie, le propriétaire a droit à une indemnité égale aux trois quarts de la valeur de cet animal. Le ministre fixe maintenant aux deux tiers de la valeur de l'animal l'indemnité à être payée. La loi actuelle fixe le chiffre de l'indemnité à $60 pour chaque animal de pur sang et à à $20 pour chaque animal de demi-sang. La résolution porte l'indemnité à $60 pour chaque tête de bétail, et à $150 pour chaque cheval, s'il s'agit de demi-sang. Il y a peut-être lieu d'établir une distinction dans le chiffre de l'indemnité à être payée pour chaque cheval et pour chaque tête de bétail. S'il s'agit d'animaux de pur sang, l'indemnité, toujours d'après la résolution, n'excèdera pas $150 pour chaque tête de bétail, et $300 pour chaque cheval. Il est à craindre que l'établissement d'une loi fondée sur cette résolution occasionne de grandes dépenses, car en pareille circonstance on est assez généralement porté à attribuer aux animaux une valeur exagérée. Il arrive fréquemment qu'une valeur absolument fictive——

L'honorable M. FISHER : Je crois que l'honorable député (M. Clancy) n'a pas parfaitement saisi les détails de la résolution. Trois changements sont projetés. Le premier consiste à ajouter certaine maladie à la liste des maladies contagieuses. C'est fort simple. Cette maladie n'est connue au Canada que depuis deux ans ; or, comme il a été constaté qu'elle est très répandue en certaines parties du Nord-Ouest, il est à désirer qu'on la fasse disparaître. Elle est connue sous le nom de " maladie du coït ". Le second changement se rapporte au chiffre de l'indemnité à être payée lorsque les animaux sont abattus. Les chiffres indiqués aux paragraphes 2 et 3 de l'article 12 de la loi actuelle ne représentent pas la limite de l'évaluation, mais celle de l'indemnité. J'ai consigné dans la résolution la limite extrême de l'évaluation. La loi actuelle fixant

aux deux tiers de la valeur de l'animal la limite extrême de l'indemnité, il faut en multiplier le chiffre par trois pour trouver la limite de l'évaluation. Voici ce qu'on y lit :

Si l'animal abattu est atteint de maladie infectieuse ou contagieuse, l'indemnité, s'il en est, sera du tiers de la valeur de l'animal avant sa maladie, mais elle n'excèdera pas vingt dollars pour un animal de sang mêlé,——

C'est-à-dire que l'animal ne sera pas évalué à plus de $60.

—ou soixante dollars pour un animal pur sang.

En multipliant ce chiffre par trois, l'on obtient $180. Je dois faire observer que l'ancienne loi ne tient aucun compte des chevaux ; les chiffres qu'on y trouve se rapportent à l'évaluation des bestiaux, des moutons et des porcs, et il n'y est pas établi de différence par rapport à l'évaluation des animaux d'espèces diverses. D'où il suit que la limite de l'indemnité est la même à l'égard de tous les animaux, s'agit-il d'un cheval demi-sang évalué à $150, ou d'un cochon évalué à $10 ou $15. Les amendements que je propose fixent le chiffre extrême de l'évaluation pour chaque espèce d'animaux en particulier : chevaux, bestiaux et porcs. La loi actuelle n'établit pas de différence en ce qui concerne l'évaluation des animaux domestiques. Mais il n'est pas juste, sans cette explication, de comparer les chiffres de la loi actuelle à ceux que comporte la résolution.

M. CLANCY : L'honorable ministre voudrait-il nous dire comment doit se faire le calcul en vertu de l'article 3 de la loi actuelle?

L'honorable M. FISHER : Cet article fixe l'indemnité aux trois quarts de la valeur de l'animal, indemnité dont le chiffre ne doit pas excéder $50 pour chaque animal de sang mêlé. En pareil cas, l'animal doit être évalué à environ $67. Le tiers de $50 est $17 moins une fraction ; or, $50 représentant les trois quarts de la valeur de l'animal, il s'ensuit que l'animal pourrait être évalué jusqu'à $67 et une fraction. Il est permis de payer les trois quarts de cette évaluation, c'est-à-dire que le chiffre de l'indemnité peut être d'environ $50 ; l'amendement que je propose le fixera à $60 pour chaque tête de bétail de sang mêlé. Sous l'empire de la loi actuelle, il peut s'élever à $67 ; sous celui de la loi projetée, il ne pourra pas excéder $60 pour chaque vache ou bœuf de sang mêlé. La loi actuelle ne statue que sur la limite extrême de l'évaluation qu'elle ne fixe pas à un chiffre déterminé. Je détermine le maximum de l'évaluation, et dans ce cas particulier elle est un peu moins élevée que celle prévue par la loi actuelle, laquelle est plus ou moins modifiée en ce sens que les dispositions nouvelles fixent une indemnité uniforme pour chaque cas, au lieu de la fixer au tiers pour les animaux malades ; et aux trois quarts pour les animaux venus en contact.

M. CLANCY : Comme le ministre a acquis une certaine somme d'expérience depuis qu'il dirige le ministère, je lui poserai ici une question : de tous les animaux abattus jusqu'à ce jour, combien étaient devenus malades par contact, et combien étaient restés sains, malgré le contact?

L'honorable M. FISHER : A venir jusqu'à l'année dernière, le tiers environ des animaux abattus étaient restés sains après le contact, et les deux autres tiers étaient malades—je parle ici des porcs parce que ce sont les animaux que l'on a abattus en plus grand nombre. Depuis quelque temps, je fais faire l'autopsie de chaque animal abattu ; de cette innovation il est résulté une diminution du nombre d'animaux venus en contact, parce que l'autopsie nous a révélé l'existence de maladies qui, chez un assez grand nombre d'animaux, ne présentent pas de symptômes extérieurs, de sorte que depuis un certain temps nous avons eu moins à payer, toute proportion gardée, pour les animaux venus en contact avec d'autres que pour les animaux malades, la proportion ayant été l'an dernier d'un cinquième à quatre cinquièmes, tandis qu'elle était auparavant d'un tiers à deux tiers. Je prie mon honorable ami d'observer que le procédé n'a pas laissé de créer des froissements, de susciter des difficultés. Il va sans dire que les propriétaires d'animaux que l'on a abattus tiennent à se faire payer une indemnité aussi forte que possible ; et lorsqu'après avoir pratiqué l'autopsie le vétérinaire découvre de très légères traces de maladie, il déclare l'animal malade, bien qu'il y ait absence de symptômes extérieurs ; le cultivateur est alors mécontent, parce que, surtout lorsqu'il s'agit d'un porc, il estime qu'il aurait pu vendre l'animal ou l'abattre lui-même. De là beaucoup de froissements, de difficultés et de mécontentement. Voilà pourquoi le projet de loi que je présenterai comportera l'uniformité de l'indemnité à payer pour les animaux abattus, fussent-ils malades ou simplement venus en contact avec d'autres animaux malades. Il faudra peut-être payer un peu plus, mais j'ai bon espoir que de nombreux mécontentements disparaîtront, et que les cultivateurs mettront plus d'empressement à appeler le vétérinaire et à dévoiler les cas de maladie qui se déclareront dans leurs troupeaux. Tel est l'objet réel des modifications projetées.

Nous avons lutté avec énergie pour faire disparaître le choléra des porcs. Cette maladie, nous l'avons enrayée d'une manière satisfaisante. Dans une partie notable du pays l'on constate encore des cas isolés, mais depuis quelque temps, nulle part, à l'exception de certain district, la maladie n'existe à l'état épidémique. Grâce aux modifications projetées, j'espère que nous réussirons à déloger cette maladie du district en question comme nous l'avons fait ailleurs. Voilà une autre des raisons que me font demander ces changements. En outre, puisqu'il va falloir s'occuper de la maladie du coït, qui

est particulière aux chevaux, nous devrions porter l'indemnité à payer par rapport aux chevaux à un chiffre plus élevé que celui que détermine la loi actuelle, parce que l'évaluation qui y est prévue se rapporte aux bestiaux et aux chevaux.

M. STEPHENS : Je suis fort aise que le ministre de l'Agriculture ait présenté ces amendements à la loi actuelle. Je me suis toujours fortement préoccupé de toutes les maladies qui sévissent sur les animaux du comté de Kent, et je me plains depuis un certain nombre d'années de ce que l'indemnité accordée pour les animaux que le gouvernement fait abattre n'est pas toujours suffisante pour décider les cultivateurs à appeler le vétérinaire du département lorsque leurs animaux deviennent malades. Ils trouvent parfois plus avantageux d'abattre eux-mêmes leurs animaux malades et de garder pour l'exportation ceux qui sont sains. Cela s'est vu assez fréquemment.

Après avoir comparé la loi actuelle à celles de plusieurs états de la république américaine, j'en suis venu à la conclusion que la plupart de ces états accordent une indemnité plus forte que celle que paie le gouvernement canadien. De son côté, le gouvernement anglais paie les deux tiers de la valeur des animaux atteints de pleuro-pneumonie, et la pleine valeur de tous les autres animaux qu'il fait abattre afin de prévenir la propagation de la maladie; il paie la moitié de la valeur des animaux frappés de la peste des bestiaux, et la pleine valeur des autres; la pleine valeur des animaux abattus à la suite du contact, mais pas encore atteints de fièvre aphteuse; la moitié de la valeur des moutons varioleux et la pleine valeur des autres. Il est le même des porcs atteints de fièvre ou ayant été en contact avec d'autres animaux malades, et, dans une certaine mesure, de tous les autres animaux contaminés ou présumés l'être. On s'est demandé ce que serait l'effet de cette loi par rapport à l'indemnité à payer aux cultivateurs. Au cours de l'exercice expiré le 30 juin dernier, il a été payé $18,099.32 pour les porcs atteints de choléra—le tiers de leur valeur, et $4,022.03 pour ceux que le contact pouvait avoir contaminés—les trois quarts de leur valeur. Si l'on avait payé les deux tiers de la valeur de tous les porcs abattus, la dépense se fût chiffrée comme suit :

Les ⅔ de la valeur des animaux malades	$36,198 64
Les ¾ de la valeur des animaux ayant eu contact	3,557 36
Augmentation	$18,099 32
Diminution	444 67

C'est-à-dire que le chiffre de l'indemnité se fût augmenté de $17,654.65. Comme la classe agricole contribue sa large part au paiement des primes sur le plomb, l'argent, le fer, le pétrole et autres produits, elle a bien droit à cette augmentation d'indemnité. J'ai reçu de cultivateurs de la province d'Ontario et des territoires du Nord-Ouest des lettres où ils demandent qu'il leur soit payé une indemnité plus raisonnable, attendu que les pertes qu'ils subissent actuellement sont trop lourdes. Si l'on considère que l'exportation des animaux et de leurs produits s'élève chaque année à $60,000,000 ou $70,000 000, on ne peut manquer de convenir que cette industrie est des plus importantes et qu'il ne faut rien négliger pour extirper la maladie sous le plus bref délai possible. L'indemnité accordée par le passé n'a pas été suffisante pour faire disparaître la maladie de mon comté, car les cultivateurs ne s'empressent pas toujours d'appeler le vétérinaire et d'abattre les animaux contaminés.

Advenant le cas où un maladie—et surtout le choléra des porcs—ferait son apparition dans un comité quelconque, le gouvernement devrait faire publier dans les journaux hebdomadaires la loi dont l'honorable ministre de l'Agriculture propose l'établissement, afin que les cultivateurs en pussent prendre connaissance. Bien souvent ces derniers ne se conforment pas à la loi pour l'excellente raison qu'il l'ignorent. Comme les vétérinaires à l'emploi du gouvernement sont loin d'être constamment occupés à l'inspection et à l'abattage des animaux, je voudrais que leurs loisirs fussent consacrés à apprendre aux cultivateurs les meilleurs soins à donner à leurs animaux pour les protéger contre la maladie, ainsi que les meilleurs moyens à prendre pour empêcher la maladie de se propager. Nul ne s'opposera, j'en suis sûr, au surcroit de dépense qui découlera de l'adoption du projet de loi.

M. SPROULE : L'examen prévu par ce projet de loi sera-t-il fait par les vétérinaires du ministère de l'Agriculture ou par ceux qui habitent les différents districts où devra se faire l'abattage des animaux.

L'honorable M. FISHER : Il sera fait par des employés réguliers du ministère.

M. DANIEL : Qu'est cette maladie du coït dont il est question dans la résolution ?

L'honorable M. FISHER : C'est la syphilis des chevaux.

Rapport est fait de la résolution, qui subit sa seconde lecture et est agréée.

L'honorable M. FISHER : Je propose qu'il me soit permis de présenter à la Chambre le bill (n° 166) concernant l'Acte relatif aux maladies contagieuses chez les animaux, 1903.

La motion est adoptée, et le bill est lu une première fois.

M. l'ORATEUR : Quand le bill subira-t-il sa seconde lecture ?

M. HENDERSON : M. l'Orateur, je ne prends pas la parole dans le but de combattre le présent bill, qui est peut-être excel-

lent ; il se peut aussi qu'il soit éminemment susceptible de favoriser les intérêts de ceux qu'il concerne et à qui le ministre se propose de venir en aide ; mais je tiens à protester contre l'absurdité de l'usage qui consiste à présenter des mesures de ce genre à la fin de la session, alors qu'il nous est absolument impossible de les étudier comme il convient. Depuis l'ouverture de la session, l'honorable ministre de l'Agriculture s'est assez fréquemment absenté, surtout en ces derniers temps. Il s'est amusé à droite et à gauche sans faire le moindre cas de la besogne de la Chambre. Nous avons droit de nous attendre à autre chose de la part de l'honorable ministre, et, je le répète, je proteste contre cette manière de précipiter l'adoption d'un projet de loi comme celui-ci à une heure où il ne nous est pas loisible de l'étudier suffisamment. S'il avait quelque égard pour les membres de cette Chambre, il les traiterait plus courtoisement qu'il ne l'a fait par le passé, et ne demanderait pas à la Chambre de voter un tel projet de loi sans l'avoir déposé assez longtemps à l'avance pour que nous ayons le temps de l'étudier.

Dans le cas présent, c'est une simple comédie qui se joue : on nous prend par surprise dans le but de faire voter un projet de loi. La Chambre ignore complètement la nature de ce bill, et je me demande si le ministre est beaucoup plus instruit que nous. Il n'a pas été délibéré aussi mûrement qu'il eût dû l'être. Qu'est-ce ? Un amendement à une loi établie l'année dernière, il n'y a pas un an, il n'y a peut-être pas même encore neuf mois ; et cependant, à la veille de la clôture de la session, le ministre vient nous inviter à amender une loi qui, il y a neuf mois à peine, il disait être la perfection même. Il est temps, ce me semble, que les ministres apprennent que les membres de cette Chambre ont droit à certains égards et à quelque courtoisie de leur part. Cette manière d'agir se répète un peu trop souvent. Que n'a-t-on pas vu au cours des trois ou quatre derniers mois de la présente session ? On est venu à maintes reprises nous prier de modifier des bills adoptés cette année même. Si les différents ministères avaient mûrement étudié ces bills avant d'en saisir la Chambre, il n'y aurait pas eu lieu de les amender à la session même où ils furent adoptés. De même, il n'y a aucunement lieu de modifier en 1904 une loi établie en 1903. Si cette loi était bonne en 1903, on pourrait assurément la laisser en vigueur encore une année au moins.

Au dire de l'honorable ministre, l'une des maladies dont il s'agit ici n'aurait été découverte que récemment ; mais en supposant qu'elle ne soit connue que depuis deux ans, les fonctionnaires du département auraient dû la signaler à l'attention du ministre, afin qu'il y fût pourvu par la loi de l'année dernière.

M. HENDERSON.

Je ne m'oppose pas à ce bill ; peut-être est-il bon, peut-être ne l'est-il pas ; mais ce n'est pas ainsi qu'il convient de procéder. Si l'honorable ministre de l'Agriculture tient à l'adoption d'un projet de loi comme celui-ci, je le prierai de suivre d'un peu plus près les affaires du parlement et de son ministère, et d'avoir un peu plus d'égards pour les membres de cette Chambre.

L'honorable M. FISHER : Depuis un mois le bill est inscrit au feuilleton de la Chambre sous un titre différent ; quant à cette maladie particulière, elle n'est venue à notre connaissance que depuis l'établissement de la loi actuelle.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité pour délibérer le bill.

Article 3.

M. FOWLER : Il est dit ici que l'indemnité n'excèdera pas $150 pour chaque cheval de sang mêlé. Certains de ces chevaux peuvent valoir $1,000.

L'honorable M. FISHER : Assez rarement. Nous devons nous en tenir à la moyenne de la valeur ; nous ne pouvons pas baser le chiffre de l'indemnité sur des prix de fantaisie.

M. FOWLER : Il se peut qu'un trotteur de prix ne soit pas de race pure, et cependant, vous n'accordez que $150 à titre d'indemnité. Pour être de sang mêlé, un bon cheval de trait ne laisse pas d'avoir parfois plus de valeur qu'un pur sang.

Il est fait rapport du bill.

Motion est faite pour que le bill subisse sa troisième lecture.

M. HENDERSON : Autant vaut finir la comédie et laisser adopter le bill.

Le bill est lu la troisième fois et adopté.

PRIME SUR LE PETROLE BRUT.

La Chambre se forme en comité pour délibérer les résolutions suivantes :

1. Résolu,—Qu'il est expédient de prescrire qu'il sera payé à même le fonds consolidé du revenu une prime de un centin et demi par gallon sur tout pétrole brut provenant de puits en Canada, le et après le huitième jour de juin 1904, et sur le pétrole brut provenant de puits en Canada et gardé en magasin dans des réservoirs ou autres récipients à ladite date.

2. Résolu,—Que le ministre du Commerce pourra, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, faire les règlements qu'il jugera nécessaires concernant le paiement desdites primes.

L'honorable M. FIELDING : Comme j'ai déjà discuté ce sujet à fond à l'occasion de mon exposé budgétaire, je crois pouvoir me dispenser de toute explication nouvelle.

M. CLANCY : J'avais espéré que le ministre des Finances aurait su tirer parti de

l'expérience qu'il a dû acquérir depuis le jour où il présenta cette mesure, le 6 juin dernier. Sans vouloir lui faire injure, je dois dire que j'en suis, comme d'autres de mes collègues, venu à la conclusion qu'il ne se rend pas un compte exact de la situation en cherchant à régler une question comme celle-ci d'une façon aussi sommaire. Depuis nombre d'années le ministre des Finances et ses amis politiques dirigent constamment leurs attaques contre l'industrie du pétrole, à la ruine de laquelle ils semblent unir leur influence. Depuis des années les brochures électorales du parti libéral sont remplies d'observations aggressives à l'adresse des exploitants de cette industrie. Or, pour des raisons plutôt étrangères aux intérêts du pays, le ministre des Finances se croit tenu de céder à une pression dont la cause déterminante me paraît assez suspecte. Que l'industrie du pétrole soit importante, cela ne saurait faire de doute, et il est également certain que ses conditions ont changé en ces dernières années.

Les droits sur le pétrole devraient, j'en suis persuadé, subir un remaniement, mais je ne pense pas que le projet présenté par le gouvernement puisse remédier à la difficulté existante. Si l'on voulait, lui accordant la même somme de protection, asujettir cette industrie à une loi semblable à celles qui régissent les autres, on devrait, le simple bon sens l'exige, commencer par favoriser la production du pétrole cru en Canada. Il conviendrait aussi de protéger les raffineurs canadiens afin de mettre la population en mesure de se servir de pétrole raffiné au Canada et dont le raffinage aurait fourni du travail aux ouvriers canadiens. Ce principe est, je l'espère, celui de chacun d'entre nous.

Il est un autre aspect de la question que l'honorable ministre des Finances semble avoir perdu de vue : je veux parler de la protection efficace du revenu. Et puis, autre détail important, les consommateurs devraient, compte tenu de toutes les circonstances, pouvoir se procurer du pétrole raffiné à un prix raisonnable.

J'ignore quels renseignements l'honorable ministre a recueillis par rapport à la première proposition, mais la population tout entière sait que la production du pétrole brut est une industrie fort importante ; en fait, au Canada, elle est plus importante que celle du raffinage. Relativement parlant, elle nécessite beaucoup plus de capital et occupe beaucoup plus d'ouvriers que cette dernière. Il y a deux raffineries de pétrole au Canada: l'une à Petrolea, c'est une excellente raffinerie ; l'autre, qui est un établissement des plus considérables, est située à Sarnia. Je suis prêt à accorder mon plus cordial appui à tout projet acceptable—j'appuie sur les mots "projet acceptable"—susceptible d'importer des Etats-Unis au Canada l'industrie du raffinage, afin de fournir du travail à nos ouvriers et de raffiner nous-même le pétrole provenant des puits canadiens. Le ministre a fait la sourde oreille à toute proposition faite de la part du peuple. Des pétitions lui ont été présentées par les intéressés à l'industrie, des représentations lui ont été faites par les raffineurs du pays, particulièrement par l'Imperial Oil Co, qui n'est sous un autre nom autre chose que la Standard Oil Co.

Il s'est tenu en correspondance avec un homme très habile et très clairvoyant, j'ai nommé M. Chamberlain, gérant général de la Compagnie Impériale de pétrole, à Sarnia, un homme qui connaît ce genre d'affaires dans ce pays aussi bien qu'aux Etats-Unis, qui savait quels seraient les effets du tarif, qui connaissait ce qu'il voulait, mais qui a su, à n'en pas douter, demander ce qu'il voulait obtenir. Dans ses efforts, ce gentleman comptait sur l'appui d'un grand nombre de personnes. Je ne suis pas prêt à dire, à l'heure qu'il est, si la proportion de l'impôt sur le pétrole brut ou raffiné était absolument exacte ou non ; je veux faire observer au ministre des Finances qu'il a complètement laisé de côté toutes les propositions qui lui venaient de personnes dignes de foi et très au courant de la situation. Sans doute, les directeurs de la Compagnie Standard envisageaient cette question au point de vue de leur propres intérêts, mais leur proposition, si on l'eût adoptée, aurait été d'un grand avantage pour le pays. Que cette proportion dont j'ai parlé soit juste ou non, le transport des Etats-Unis au Canada de l'industrie du raffinage du pétrole nous aurait rapporté des bénéfices considérables.

Les intéressés qui sont venus ici, ont demandé au gouvernement de maintenir à cinq cents par gallon le droit sur le pétrole raffiné, et de réduire de 5 à 2 cents par gallon l'impôt sur le pétrole brut destiné au raffinage. En 1897, on a diminué, si je ne me trompe, de 3 cents à 2½ cents les droits sur le pétrole servant comme combustible ou à la fabrication du gaz. Il aurait été raisonnable de diminuer à 2 cents par gallon l'impôt sur le pétrole destiné au raffinage, ce qui aurait été un droit uniforme pour tout le pétrole brut. La proposition de M. Chamberlain fut approuvée à une réunion publique tenue à Sarnia. Toute la question fut débattue à cette assemblée considérable; on prépara une requête et les citoyens approuvèrent une résolution demandant que l'impôt ne fût que de 2 cents par gallon sur le pétrole brut, les droits sur le pétrole raffiné restant à 5 cents. La requête de la Chambre de Commerce qui s'est prononcée dans le même sens, fut confiée à l'honorable représentant de Lambton-ouest (M. Johnston) qui eut l'honneur de la remettre au ministre des Finances. L'honorable représentant de Lambton-ouest se prononça fortement en faveur de cette pétition. La Chambre de commerce de Sarnia adopta cette manière de voir dans une requête que mon honorable ami de Lambton-ouest présenta aussi au ministre des Finances. Les sociétées ouvrières de Sarnia, les journaux de cette ville et le candidat libéral dans Lambton-est lors de la dernière élection partielle

(M. Jenkins), ont approuvé ce principe. J'ai entre les mains une pétition signée par 150 personnes qui se prétendent propriétaires de 541 puits de pétrole en exploitation. Les rapports du ministère nous font voir que ces derniers intéressés se sont tous unis pour demander au gouvernement de conserver sur le pétrole raffiné le droit imposé depuis 1897 et de réduire à 2 cents l'impôt sur le pétrole brut. En présence de ces faits, il reste un problème à résoudre, celui de savoir pourquoi l'honorable ministre des Finances ne s'est aucunement occupé de ces requêtes et de ces observations. Cette proposition fut violemment combattue par une autre faction, la plus importante peut-être, des personnes intéressées dans l'exploitation du pétrole ; le discours très habile que mon honorable ami a prononcé, en soumettant son tarif à la Chambre peut nous faire connaître clairement en quoi consistait cette opposition.

L'honorable ministre des Finances a voulu reviser le tarif sur ce point ; il devrait imposer un droit de 2½ cents par gallon sur le pétrole raffiné. Pour démontrer ses conclusions, il avait pris 8,515,892 gallons comme représentant la quantité de pétrole raffiné produit du pétrole brut canadien, et 14,479,176 gallons comme indiquant la quantité de pétrole raffiné aux Etats-Unis, raffinage que le Canada aurait fait lui-même immédiatement; à mon sens, ces calculs sont justes. L'impôt aurait été de 2½ cents par gallon au lieu de 5 cents, de sorte que la protection accordée aux raffineurs aurait représenté $577,376.

Mon honorable ami prétend que nous avons épargné ce montant, parce que le gouvernement a diminué le droit sur le pétrole de 2½ cents par gallon, mais, d'un autre côté, il nous faut payer une prime sur la quantité de pétrole brut qui serait produit au Canada. Si nous estimons que cette quantité sera de 16,852,540 gallons, cela représentera $252,789, à 1½ cent par gallon. Ce montant ajouté au coût de production que j'ai déjà indiqué, soit $577,376, donne un coût total de $830,165 pour ceux qui se livrent à cette industrie au Canada. Voyons l'effet que cela aura sur le rendement de l'impôt. Si l'on transporte des Etats-Unis au Canada l'industrie du raffinage du pétrole, on constatera immédiatement une perte de revenus s'élevant à $723,945. Voici un tableau indiquant tous ces détails :

Sur le pétrole raffiné, importé en 1903, 14,479,176 gallons—5 cents..	$723,945
Sur le pétrole brut employé comme combustible, servant à la fabrication du gaz et d'autres fins, 143,888 gallons 2½ cents..	53,597
Sur le pétrole lubrifiant coûtant moins que 25 cents le gallon, importé en 1903, 1,617,454 gallons—2½ cents.... ..	80,780
	$858,682

Ce tableau fait voir une perte sèche pour le revenu de $858,628, en ne tenant pas compte des autres produits similaires sur lesquels le gouvernement a diminué l'impôt. Autrement dit, si l'assertion des membres de la droite était juste, surtout si cette mesure de protection augmentait le coût de ce produit en proportion de cette protection, le pays devrait payer $830,165 pour cette protection et ces primes réunies, d'un autre côté, le Canada se trouverait à perdre un revenu de $858,682.

Examinons la proposition de la Compagnie Impériale et voyons ce qu'elle coûterait au pays si nous l'acceptions. Qu'on remarque bien, cependant, monsieur l'Orateur, que je ne partage pas l'opinion d'après laquelle la protection qu'on accorde à une industrie augmente le prix des produits de celle-ci dans la mesure de cette protection ; c'est là le principe énoncé par l'honorable ministre du Commerce et par le ministre des Finances. J'ai dit que le coût de la protection et celui de la prime représentaient ensemble environ $830,000. Suivant la même base d'argumentation, étudions la proposition faite à l'honorable ministre des Finances par la Compagnie Impériale.

Si l'on impose un droit de 5 cents par gallon sur le pétrole raffiné, et si l'on calcule le même nombre de gallons, cette protection coûtera à notre peuple $430,794. Voilà, d'après les membres de la droite, ce que notre population devrait payer sur le pétrole raffiné produit du pétrole brut canadien.

Prenons maintenant le pétrole raffiné américain. L'an dernier, nous en avons importé 14,479,176 gallons. Le peuple a payé $723,945 de droits sur ce produit et ce montant est tombé dans le trésor public, suivant la prétention de l'honorable ministre, parce que ce pétrole n'a pas été raffiné au Canada. Mais si l'on avait adopté la proposition du président de la Compagnie Standard, quel aurait été le résultat ? Cette industrie aurait immédiatement été transportée au Canada. Ces 14,000,000 de gallons de pétrole raffiné auraient été soumis à ce raffinage à Sarnia même, et pas un seul gallon de pétrole raffiné n'aurait été importé au pays. Je ne crois pas qu'à l'avenir, on importe un seul gallon de pétrole raffiné, parce que la Compagnie Standard, grâce à ses wagons-réservoirs, à ses bateaux-citernes et à la haute main qu'elle a sur ce commerce, pourra raffiner au Canada tout le pétrole dont elle aura besoin. Quelle sera la conséquence de tout cela ? Il nous faudra importer assez de pétrole brut pour produire 28,958,352 gallons de pétrole raffiné. Actuellement, nous importons 2,143,888 gallons de pétrole brut pour le gaz, comme combustible et pour d'autres fins. Si tout le pétrole était raffiné au Canada pour les besoins du pays, il faudrait importer 31,102,240 gallons de pétrole brut, ce qui, à 2 cents de droit par gallon, rapporterait un revenu de $622,044. Soustrayant ce montant de celui de $723,945, nous avons une différence de $101,901, ce qui représente un

montant égal de diminution dans notre revenu. Voici un tableau détaillé :

COUT AU PAYS.

Pétrole raffiné, produit du pétrole brut canadien, 8, 615,892 gallons—5 cents par gallon..		$430,794
Pétrole raffiné, produit du pétrole brut américain, 14,479,176 gallons—5 cents..		$723,945
A déduire impôt sur le pétrole brut américain—		
	Gallons.	
Pour raffinage..	28,958,352	
Pour gaz, combustible et autres fins..	2,143,888	
	31,102,240—2 cents,	$622,044
		$101,901
		$532,695

Qu'est-ce que cela signifie ? Cela veut dire que d'après le plan proposé par les industriels qui veulent se livrer au raffinage du pétrole au Canada, le coût de la protection, suivant les membres de la droite, s'élèvera à $430,934,—je parle de la protection sur le pétrole canadien brut et raffiné. Donc, le transport des Etats-Unis au Canada de cette industrie du raffinage diminuera de $723,944 le montant de notre revenu ; en réduisant l'impôt sur le pétrole américain importé au Canada pour des fins de raffinage et autres, nous nous trouverons à perdre un revenu de $101,901, montant qui, ajouté au coût de la protection, $430,794, forme un total de $532,695 au préjudice du pays.

Je vais établir ce point d'une manière évidente, cas il s'agit de l'affirmation du gouvernement. En effet, les membres de la droite affirment—il y a peut-être quelque raison à invoquer en faveur de cette assertion—que l'impôt sur la matière première n'a aucun effet sur le coût des marchandises pour le consommateur. Ils soutiennent que ce droit de 2 cents par gallon sur le pétrole brut importé au Canada pour y être raffiné, n'augmenterait nullement le prix que le consommateur doit payer pour cet article. Ai-je raison ou tort en cela ?

L'honorable M. FIELDING : Le prix payé par le consommateur serait modifié par l'impôt sur le pétrole raffiné. En changeant ces droits, on change le prix de cet article.

M. CLANCY : Je partage l'opinion de l'honorable ministre.

L'honorable M. FIELDING : Il s'agit d'une proposition bien simple.

M. CLANCY : Je partage l'opinion de l'honorable ministre. Il est très important de savoir si nous perdrons $850,000 de droits pour une fin déterminée, ou si nous perdrons seulement $100,000, mais en atteignant le but que nous avons en vue. Je n'ai pas besoin de rappeler les déclarations si souvent faites par l'honorable ministre relativement à la matière première de certains articles, tels que le sucre brut et le riz en cosse, déclaration affirmant qu'une modification de l'impôt n'a aucune conséquence sur le prix que doit payer le consommateur pour ces articles.

L'honorable M. FIELDING : A moins qu'il n'y ait en même temps un changement dans les droits sur l'article raffiné. Quand on impose un droit sur la matière brute, règle générale, on place aussi un impôt sur le produit raffiné. Dans ce cas, le consommateur se trouve atteint par ce changement.

M. CLANCY : L'honorable ministre a soulevé une complication inventée par lui-même. Supposons que le droit sur le pétrole brut soit de 2 cents par gallon et que celui sur le pétrole raffiné soit de 5 cents, le prix que doit payer le consommateur se trouverait-il modifié si l'on réduisait à 2½ cents le droit sur le pétrole raffiné, l'impôt sur le pétrole brut restant à 2 cents ?

L'honorable M. FIELDING : Je ne comprends pas mon honorable ami.

M. CLANCY : Je vais répéter ma question.

L'honorable M. FIELDING : Inutile, je crois, pour mon honorable ami d'expliquer de nouveau sa question. Quand il s'agit d'une matière brute et du produit raffiné de celle-ci, le prix que doit payer le consommateur pour cet article subit, règle générale, la conséquence de l'imposition du droit sur le produit raffiné. Mais si l'impôt sur ce produit raffiné n'est pas modifié, le droit sur la matière brute n'est pas, en général, bien important pour le consommateur. Voilà ce que je suis prêt à admettre, si l'honorable député croit que cela est important pour les fins de son argumentation.

M. CLANCY : L'honorable ministre a fait une déclaration à sa façon. Je voulais lui demander simplement si en imposant un droit de 5 cents par gallon sur le pétrole raffiné, ou si, en ne payant que 2 cents par gallon sur le pétrole brut importé, on se trouve à modifier le prix que le consommateur doit payer pour cet article.

L'honorable M. FIELDING : J'ai répondu à mon honorable ami.

M. CLANCY : Je suppose que l'honorable ministre répondrait dans la négative. Maintenant quel est l'effet général de la législation suivie par l'honorable ministre ? Celle-ci entraîne une diminution de $858,682 dans les revenus du pays. Cela est parfaitement évident. La protection accordée aux raffineurs du Canada représente une somme de $577,376, le montant des primes payées s'élève à $252,000. Mais en adoptant le plan suggéré par les citoyens on arriverait, en déduisant $101,901, perte de revenu d'un côté, de $803,165, perte de revenu de l'autre côté, à épargner $756,781. Le reste représente $46,685 consacrés à la protection des industriels intéressés et l'épargne de $252,789 en primes payées au comptant. Tout

cela, protection accordée aux raffineurs, paiement des primes et revenus, représente directement ou indirectement une économie de $1,054,625. L'honorable ministre semble avoir oublié complètement le revenu dans tout cela. A-t-il songé que la diminution du revenu dans ces changements des droits sur le pétrole est beaucoup plus considérable que celle qu'il a culculée pour toute la liste du tarif, lors de la révision générale de ce dernier, en 1897 ? L'honorable ministre est engagé dans une conversation, je dois donc supposer qu'il veut ignorer tout cela. Je crois qu'il est inutile pour moi de lui adresser mes observations.

L'honorable M. FIELDING : Au contraire, j'espère que mon honorable ami contiuera son discours pour le plus grand avantage de gens qui souffrent. Je puis l'assurer que, bien loin de faire fi de ce qu'il dit, je serai charmé de l'écouter avec le plus grand respect.

M. CLANCY : La façon d'agir de l'honorable ministre ne s'accorde pas avec ce plaisir dont il parle. Je crois que la matière de mes observations est jugée assez importante pour que mon honorable ami prête une certaine attention aux questions que je lui pose.

L'honorable M. FIELDING : Je déclare qu'un honorable député est venu me parler d'une affaire toute aussi importante que celle discutée maintenant par mon honorable ami (M. Clancy), et que j'ai dû prêter attention à ce dont m'a parlé cet honorable membre de la Chambre.

M. CLANCY : J'excuserai l'honorable ministre. Quant à l'attitude qu'il entend suivre à propos de ces droits, je puis bien penser qu'il ignorait ce qu'il faisait.

L'honorable M. FIELDING : Libre à l'honorable député de croire cela.

M. CLANCY : Et la chose sera crue par le pays tout entier. Je doute fort qu'il y ait un seul homme engagé dans l'industrie du pétrole au Canada, qui approuve les changements opérés par l'honorable ministre.

L'honorable M. FIELDING : Personne ne se plaint, si ce n'est l'honorable député de Bothwell.

M. CLANCY : L'honorable ministre considère-t-il que les requêtes reçues de la ville de Sarnia ne sont pas une protestation ?

L'honorable M. FIELDING : Il n'y a pas de requête de la ville de Sarnia protestant contre l'action du gouvernement dans toute cette affaire. Personne ne réclame, personne ne murmure.

M. CLANCY : N'y a-t-il pas eu de requête demandant au ministre de prendre une attitude bien différente de celle qu'il a suivie ?

L'honorable M. FIELDING : C'est là une autre question. L'honorable député discutait l'état de choses actuel. Je dis qu'à ma connaissance personnelle, il n'y a pas eu de protestation contre la décision du gouvernement relativement à l'impôt sur le pétrole.

M. CLANCY : Si l'honorable ministre n'a pas reçu de protestations, c'est parce que certains membres de cette Chambre ont négligé de lui faire connaître les griefs qu'on leur a exposés. Ils ont ou trompé le ministre ou obéi à certaines considérations, mais l'honorable ministre n'a pas fait connaître tous les renseignements qu'il possède, puisqu'il s'agit d'un fait notoire. Mon honorable ami de Lambton-est (M. Armstrong) vient de me remettre une lettre adressée à l'honorable ministre des Finances par l'association des producteurs. Cette lettre est datée du 5 juillet et on y déclare que le fait de placer le pétrole brut américain sur la liste des articles admis en franchise, permettrait aux raffineurs d'importer le pétrole brut à un prix qui mettrait les producteurs à leur merci. Ne voilà-t-il pas une réclamation ?

L'honorable M. FIELDING : Sans doute, tous ceux qui sont intéressés dans la production du pétrole seraient heureux d'avoir une augmentation de primes. Si je ne me trompe, immédiatement après qu'on eut changé les droits, il y a eu incertitude temporaire dans les prix du pétrole, et quelques-uns des industriels intéressés ont cru qu'ils souffriraient de cette modification du tarif. D'après ce que je puis savoir, ces gens n'ont pas vu leur crainte se réaliser. Il y a quelques semaines, on a demandé une augmentation des primes sur le pétrole brut, mais j'ai raison de croire que l'état du marché du pétrole n'a pas démontré le bien fondé des craintes qu'on entretenait alors ; je puis donc dire avec vérité que tout le monde est content. Je suis convaincu, cependant, que les producteurs seraient heureux de recevoir une augmentation de primes.

M. CLANCY : C'est là l'édition revisée de la déclaration de l'honorable ministre. Il nous dit maintenant qu'en réalité, il n'y a pas de plainte.

L'honorable M. FIELDING : Je ne dis pas qu'il n'y a pas de plainte.

M. CLANCY : L'honorable ministre s'est présenté devant la Chambre avec une sorte d'histoire destinée à faire croire au peuple qu'il allait acheter le pétrole à meilleur marché. Pour une partie de ses calculs, il a choisi les chiffres d'un certain exercice, et pour l'autre partie, il a pris les chiffres d'une année de calendrier. Peut-être a-t-il fait cela sans le savoir. Ces chiffres lui ont été fournis par ces personnes auxquelles j'ai fait allusion et qui ont demandé au ministre de réduire à 2 cents l'impôt sur le pétrole brut ; mon honorable ami en est donc arrivé à une conclusion qui n'est pas exacte. Je vais prendre, dans les deux cas, les chiffres d'un seul exercice financier. Le montant de gallons de pétrole raffiné au Canada et produit du pétrole brut canadien a été de 8,615,892 ;

et l'on a importé des Etats-Unis, 14,497,176 gallons de pétrole raffiné, ce qui porte à 23,095,068 gallons la consommation totale de pétrole raffiné au Canada. Prenons 2½ cents par gallon et nous obtenons $577,376 qui, d'après l'honorable ministre, représenteraient l'économie réalisée par le peuple. Mais nous devons mettre en regard de cela le montant des primes payées sur le pétrole brut, $252,589, ce qui diminue à $324,587 le montant que notre population a épargné. L'honorable ministre sait que le consommateur ne retirera pas tout le bénéfice de ce changement. Il n'ignore pas que le consommateur n'épargnera que deux cents par gallon, s'il y a une économie quelconque à réaliser. Nous devons soustraire $115,000 de ces calculs, parce que tout le monde sait que le marchand détailleur ne perdra, pas plus qu'auparavant, le demi-cent par gallon, ce sera le consommateur qui fera cette perte. Ce montant se trouve donc réduit à $209,212, soit un économie de trois et deux cinquièmes d'un cent pour chaque homme, chaque femme et chaque enfant du pays. Quelle épargne merveilleuse que celle-là sur laquelle l'honorable ministre appuie sa prétention de procurer le pétrole à meilleur marché aux consommateurs, alors que, même si ses calculs étaient exacts, il ne pourrait épargner 4 cents par tête de la population !

M. CAMPBELL : Vous opposez-vous à une réduction?

M. CLANCY : Oui, à une réduction qui s'opère au préjudice d'une industrie quelconque de ce pays. Nous savons que lorsque les amis de l'honorable ministre ont demandé une diminution dans le prix de la farine, il a voulu diminuer en proportion les droits sur le blé. Il ne songeait pas alors à ce que ce changement coûterait au peuple.

M. CAMPBELL : Quelle preuve avez-vous de cela?

M. CLANCY : Mais les propres paroles de l'honorable ministre. C'est à n'y pas croire, mais elles se trouvent dans les " Débats ". Il est reconnu, M. le président, que lors de la diminution d'un cent par gallon sur le pétrole, en 1897, si l'on avait appliqué ce tarif à la quantité de pétrole importé l'an dernier, et raffiné au Canada, quantité qui était d'environ 3,000,000 de gallons, cette réduction aurait représenté un montant de $230,000. Cette diminution d'un cent nous a-t-elle permis d'acheter le pétrole à meilleur marché ? Le pays ne s'en est même pas aperçu. A la vérité, à quelques endroits, on a remarqué la dernière diminution faite dans l'impôt, mais dans six mois à compter d'aujourd'hui, personne au Canada ne saura si le prix du pétrole raffiné est plus ou moins élevé qu'auparavant. Il est reconnu qu'on ne peut retracer aucun renseignement de ce genre. Je me suis donné la peine de suivre l'effet du tarif imposé par l'honorable ministre ; j'ai écrit des lettres pour demander des renseignements à des personnes habitant les différents endroits qui environnent les localités où se développe l'industrie du pétrole. Cette lettre porte la date du 20 juin et l'on avait eu le temps, alors, de connaître l'effet de cette diminution de droit. Je parle de cela dans le seul but de démontrer que le résultat ne sera pas le même par tout le pays. A Wyoming, Chatham, Sombra, Wallaceburg et Ridgetown, on constata une diminution de 2 cents par gallon ; mais, ainsi que je l'ai dit, ces localités se trouvent près des endroits où se développe l'industrie du pétrole au point de vue de la production et du raffinage. A Dresden, Port-Lambton, Oil-Springs, Bothwell et Dryden, à la même date, il n'y avait aucune réduction dans les prix du pétrole. On remarquera qu'il s'agit du même nombre d'endroits dans les deux cas. J'ignore s'il y a eu diminution depuis. Je cite ces faits à seule fin de démontrer que, à la vérité, on ne prête aucune attention à ces réductions.

Il y a plus ; jamais on n'a demandé cette réduction même sur le pétrole raffiné. Depuis que nos adversaires ne sont plus dans l'opposition, on a suivi une attitude pacifique sous ce rapport. L'honorable député d'York-ouest (M. Campbell), je m'en souviens, s'est, pour parler métaphoriquement, promené par tout le pays portant d'une main un bidon de pétrole, et de l'autre, je crois, une livre de riz.

M. CAMPBELL Quelle attitude aviez-vous alors ? Et que colportiez-vous vous-même ?

M. CLANCY : Je colportais alors, comme aujourd'hui, une politique destinée à protéger les intérêts canadiens. Dans ce temps-là, comme aujourd'hui, je prônais la politique énoncée par tout ce pays et qui consiste à protéger les industries canadiennes, politique dont nos adversaires eux-mêmes ont profité à un si haut degré.

Voilà ce que je colportais ; voilà ce que j'ai défendu. Nous avions cette politique lorsque le parti conservateur était au pouvoir et nous ne changeons pas d'attitude alors même que nous sommes dans l'opposition. D'autre part, nos adversaires ont adopté un tarif de revenu, un tarif fiscal qui a parfaitement réussi à faire payer des taxes au peuple. Mais qu'est-il arrivé ? On a revisé les droits sur le pétrole. Je voudrais savoir qui a engagé l'honorable ministre des Finances à adopter le plan qu'il propose maintenant, au lieu de celui réclamé par la population. J'aimerais demander à mon hon ami de Lambton-ouest (M. T. G. Johnston) s'il a jamais approuvé ce projet, ou s'il a conseillé au ministre de prendre cette attitutde qu'il suit en fin de compte. De son côté, le ministre a-t-il demandé à l'honorable député d'approuver ce plan ? Pourquoi l'honorable ministre des Finances a-t-il pris cette décision au lieu d'accepter la proposition des citoyens de Sarnia et d'ailleurs, intéres-

sés dans cette industrie, membres des Chambres de commerce ou des associations ouvrières, journalistes sans distinction de parti politique? J'attends une réponse de l'honorable député et du ministre des Finances. S'ils gardent le silence, je conclurai, comme j'en ai le droit, que le ministre a passé outre à la proposition des industriels de Sarnia et des observations de l'honorable représentant de Lambton-ouest.

L'honorable M. FIELDING : L'honorable député de Lambton-ouest n'a pas l'air de se plaindre.

M. CLANCY : Est-ce là répondre à l'assertion que l'honorable ministre ne s'est pas occupé de la requête confiée à l'honorable député ?

L'honorable M. FIELDING : C'est là une réponse parfaite puisque l'honorable député prend sur lui de parler au nom de l'honorable représentant de Lambton-ouest. Il sera toujours temps de répondre quand cet honorable député réclamera.

M. CLANCY : Dans ce cas, je suis certain que l'honorable député de Lambton-ouest répondra pour lui-même et qu'il se montrera plus franc que ne l'est l'honorable ministre des Finances. Je crois qu'il dira à la Chambre que les citoyens lui ont remis une requête exprimant précisément ce qu'ils voulaient obtenir. La Compagnie Impériale a fait une propoistion dans le but—cela est certain—d'améliorer sa situation. Mais le peuple désirait encore plus obtenir des avantages qui auraient profité en même temps à toute la ville de Sarnia. Que m'importe l'endroit où s'exerce cette industrie Il est vrai que nos adversaires ont toujours entretenu des opinions étroites sur ce point. L'honorable ministre des Finances, en présence de cette certitude quant aux demandes des intéressés, quant aux avantages que le pays aurait retirés de la décision qu'on demandait au ministre de prendre, avantages que j'ai signalés, adopte une politique tout à fait différente. Dans son discours à Sarnia, M. Chamberlain a dit qui si l'on n'imposait qu'un droit de deux cents par gallon sur le pétrole brut importé au Canada, les raffineries de Sarnia seraient en pleine activité et que le trésor public ne perdrait pas un sou, puisque la quantité de pétrole importée compenserait la perte du revenu sur le pétrole raffiné.

L'honorable M. FIELDING : Est-ce là ce que demandait l'honorable député ?

M. CLANCY : Je n'hésiterai pas à dire à l'honorable ministre ce que je désire. J'ai déclaré, il y a un instant, que je n'étais pas prêt à dire si un droit de deux cents ou de deux cents et demi aurait dû être imposé ; mais on aurait pu établir une différence proportionnelle entre l'impôt sur le pétrole brut et celui sur le pétrole raffiné. Voilà ce que j'aurais désiré, et voilà ce que je réclame encore.

L'honorable M. FIELDING : L'honorable député ne sait-il pas que lors d'une élection dans le comté de Lambton-est, les conservateurs ont fait la lutte à un candidat qui demandait l'imposition d'un droit de deux cents par gallon sur le pétrole brut ? Ignore-t-il que le candidat libéral en question qui, parlant en son nom personnel, prônait cette politique, fut attaqué par nos adversaires pour avoir précisément proclamé le principe que l'honorable député (M. Clancy) voudrait voir appliquer?

M. CLANCY : Cela est vrai, on ne peut le nier. Il y a deux factions dont la plus importante comprend tous ceux qui, intéressés dans l'industrie du pétrole, ont protesté contre toute diminution quelconque. C'est ce qu'a fait, ici même, mon honorable ami de Lambton-est (M. Armstrong). Cette question était la partie la plus importante du programme des deux condidats.

L'honorable M. PATERSON : En faveur de quelle faction avez-vous parlé ?

M. CLANCY : J'ai suivi l'exemple de l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) qui n'a jamais soufflé mot de cette question. Mon honorable ami est venu dans le comté et lui, ministre de la Couronne, ne savait pas où il se trouvait. Il a craint de nuire à son candidat, et il est reparti. Mais je vais mettre l'honorable gentleman au courant de ce que j'aurais dit, si l'on m'avait demandé de discuter cette question.

L'honorable M. FIELDING : Il est trop tard maintenant.

M. CLANCY : L'intérêt du producteur doit passer avant tous les autres dans ce pays ; il est donc du devoir du gouvernement de voir à ce que cet intérêt soit protégé et reçoive tout l'encouragement qui lui est dû. Si l'on avait adopté la politique que je prône, l'industrie du raffinage du sucre aurait été de beaucoup plus secondée qu'elle ne l'est maintenant et qu'elle ne le sera par l'attitude prise par l'honorable ministre des Finances. Je me demande encore si l'honorable ministre des Douanes se souciait fort d'exprimer son opinion à la population de Petrolea. S'il acceptait cette manière de voir, il ne l'a pas dit. Il est venu dans le comté de Lombton-est et il est reparti après avoir parlé de toutes autres choses que de cette question. Dans une circonstance, cependant, certaines déclarations furent faites. Je suis heureux de voir à son siège l'honorable représentant de London (M. Hyman) qui fut un des personnages en vue dans la circonstance dont je parle et qui, seule, nous fait voir la conduite extraordinaire de l'honorable ministre des Finances.

Qu'on me permette de lire ce que les ministres et leurs partisans ont dit. Je vais citer le " Topic ", de Petrolea, journal libéral et très influent dans la ville où il est publié.

Ce serait une abomination publique de supposer que, dans une pareille circonstance, il ne rapporterait pas fidèlement, ou qu'il dénaturerait les opinions exprimées par les orateurs libéraux. L'extrait suivant a paru dans le numéro du 3 février précédant la votation.

Messieurs, je ne vous dis pas cela pour capter illicitement vos suffrages, mais vous savez tous qu'en affaires comme en politique on considère avantageux d'avoir un ami influent. Ne croyez-vous pas que le gouvernement Laurier saura apprécier la faveur que vous lui ferez en élisant son candidat ? Dans ce cas, votez pour Chas. Jenkins.

Qui, croyez-vous, a énoncé des principes aussi élevés, aussi dignes d'un homme d'Etat ?

M. TAYLOR : Ce n'est pas le ministre des Douanes.

M. CLANCY : Non, c'est l'honorable député de London, ministre sans portefeuille. Voici ce que le " Topic ", de Petrolea, rapporte du discours de M. Chs. S. Hyman, M.P.:

Il s'agit d'une élection partielle. Le gouvernement Laurier est au pouvoir à Ottawa et il y restera encore bien longtemps. Il s'est montré généreux à notre égard ; n'allons pas le souffleter. Il est bon d'avoir un ami influent auprès des ministres. Envoyez à Ottawa Chas Jenkins pour appuyer le gouvernement.

M. SAM. HUGHES : Jenkins a-t-il été élu ?

M. CLANCY : Non. L'élection terminée, le même journal a publié ce qui suit :

La campagne est terminée et, de nouveau, Lambton-est se trouve en opposition avec le gouvernement. Les principaux éléments qui ont contribué à la défaite du parti libéral, sont le manque d'organisation dans les districts de la campagne, et ces mensonges qui ont empoisonné les esprits contre le candidat libéral dans la sphère où se développe l'industrie du pétrole. Nous craignons sincèrement que ceux qui se livrent à cette industrie n'aient occasion de regretter le verdict qu'ils ont donné hier. On doit désirer grandement que le gouvernement favorise cette industrie; cependant, on peut difficilement espérer qu'il continuera ces faveurs quand ceux qui bénéficient de ces dernières, ne montrent pas la moindre gratitude.

Est-ce là la conséquence de l'ignorance complète dans laquelle se trouvait l'honorable ministre des Finances relativement à la pétition dont j'ai parlé ? Le gouvernement a-t-il agi d'après les conseils de l'honorable ministre sans portefeuille qui avait eu l'effronterie d'aller dire à ces gens : Si vous n'élisez pas le candidat du gouvernement, nous vous ferons repentir de votre conduite à l'avenir ? Nous avons dans cette mesure l'application de cette menace. Quelle meilleure raison l'honorable ministre des Finances pourrait-il fournir ? Nous avons d'un côté la déclaration d'un collègue de mon honorable ami, d'un ministre sans portefeuille, sans doute, mais qui s'est rendu dans le comté de Lambton-est pour faire connaître aux électeurs ce qui leur arriverait, s'ils ne votaient pas en faveur du candidat libéral.

Cet homme a pu tenir parole. Pourquoi ? Parce que l'honorable ministre des Finances l'a écouté, de même qu'il a prêté l'oreille aux conseils de ceux qui entretenaient cette opinion mesquine, au lieu de se rendre au désir exprimé dans ces pétitions qu'on lui a adressées de plusieurs parties du pays. Voilà toute l'affaire. L'attitude prise par la population de Sarnia démontre hautement l'habileté et l'astuce des industriels qui se sont établis dans cette ville. Ils avaient en vue leurs propres intérêts et tous ceux qui se livrent aux affaires sont autorisés à se montrer égoïstes. M. Chamberlain n'est pas venu ici demander cette réduction opérée par l'honorable ministre des Finances. La proposition de la Compagnie Standard communiquée par la Compagnie Impériale comportait qu'on lui permît d'importer le pétrole au Canada, en payant un impôt de 2 cents par gallon, de raffiner ce produit au pays, de transporter cette industrie des Etats-Unis au Canada; dans ce cas, s'il y avait diminution de revenu, elle serait d'un caractère bien frappant. Cependant, l'attitude prise par le ministre est contraire à tous les principes des affaires, cela est évident, parce qu'il s'agit d'une perte considérable de revenu rendue presque inutile pour les fins qu'on se propose.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend ses travaux à huit heures.

M. CLANCY : Avant la suspension de la séance, j'ai discuté la question sous son aspect général. Je reconnais qu'en nous occupant de cette industrie, comme des autres, on n'aurait pas raison de les envisager au point de vue unique et étroit des intérêts locaux. J'ai réussi à démontrer qu'il y avait devant le gouvernement une proposition précise et claire que ce dernier a complètement mise de côté. J'ai prouvé que le fait de n'imposer qu'un droit de deux cents et même de trois cents par gallon sur [illegible]trole brut importé au Canada pour y subir le raffinage, n'augmenterait pas, d'après le ministre des Finances, le prix que le consommateur doit payer pour cet article. J'ai fait voir ainsi qu'en laissant de côté la proposition qu'on lui a faite, le gouvernement perdra un revenu de $850,000 par année, tandis que si l'on avait accepté cette proposition, on aurait réalisé une épargne annuelle de $756,000. De fait, cette perte est plus considérable que celle calculée par le ministre des Finances comme devant être la conséquence de la révision du tarif de 1897. Jamais, cependant, l'honorable ministre n'a mentionné ce sujet dans son discours. J'ai en outre fait remarquer que l'industrie du raffinage du sucre aurait été transportée au Canada tout aussi bien, et

qu'elle s'y serait maintenue d'une manière plus permanente, si le gouvernement avait mis en vigueur la proposition des industriels intéressés, et que le coût du pétrole pour le consommateur aurait été moins élevé qu'il ne l'est sous le tarif adopté par les ministres. D'après les vues imaginaires du ministre des Finances, tout ce qu'il peut compter que cette réduction donnera au peuple représente environ trois cents et deux cinquièmes par habitant.

Envisageons maintenant cette question du pétrole, en nous plaçant au point de vue de l'intérêt local. En général on n'a pas demandé une diminution de l'impôt sur le pétrole raffiné. La seule demande que je puisse trouver dans les journaux est celle de l'association de la taxe unique de la cité de Montréal qui a représenté que le peuple paye trop cher pour le gaz, et qui a demandé l'entrée en franchise du pétrole au Canada, afin que le coût de l'éclairage fût abaissé dans cette grande ville où il y a une grande compagnie d'éclairage électrique et une puissante compagnie de gaz.

La seule demande en faveur d'une diminution de l'impôt sur le pétrole brut, d'après ce qu'on en peut juger par la preuve faite ici, vient de cette société à responsabilité limitée qu'on appelle la "Canadian Oil Concentration Company." Cette compagnie, établie dans la Colombie Anglaise, possède le procédé d'Elmer pour raffiner le minerai au moyen du pétrole. Elle a demandé qu'on enlevât les droits sur le pétrole brut, pour la raison que la qualité du pétrole produit au Canada n'était pas assez bonne pour lui permettre de se servir de ce procédé. Ainsi d'un bout à l'autre du pays, nous n'avons que ces deux faibles pétitions, l'une de la part d'une compagnie de la Colombie Anglaise, l'autre de personnes se plaignant du prix élevé de la lumière électrique et du gaz d'éclairage à Montréal. Je ne veux pas discuter ici jusqu'à quel point l'honorable ministre des Finances devrait répondre à la requête de l'association de la taxe unique de Montréal, qui demande à être soulagée du fardeau que la législature de la province de Québec a imposé à cette ville, par suite des privilèges accordés à la "Montreal Light and Power Company," ni indiquer jusqu'où nous devrions aller, lorsqu'il s'agit de faire disparaître un grand intérêt national au bénéfice d'une compagnie de la Colombie Anglaise, et cela sur une simple requête. Je laisse cela au jugement de l'honorable ministre. Je ne me serais pas plaint même si l'on avait enlevé ces droits pour aider à cette compagnie de la Colombie Anglaise, car, à mon sens, cela n'aurait pas nui aux autres intérêts du pays. Je ne récrimine point contre cela ; je fais simplement remarquer que les deux seules requêtes demandant un changement sont celles que j'ai mentionnées.

J'aborde maintenant à un point plus important. Nous avons une déclaration des plus précise du très honorable premier ministre à l'effet que la production du pétrole brut, à moins qu'elle ne soit protégée de quelque façon, disparaîtra complètement par suite de la mise en vigueur de la loi actuelle. On ne saurait mettre en doute le langage de l'honorable chef du gouvernement. Il a été assez franc pour dire que cette production serait détruite, tout en déclarant que le gouvernement sauverait cette industrie par quelque autre moyen. Voici ce qu'il disait :

> En fait, il nous est impossible de concurrencer, sur un pied d'égalité, les producteurs de pétrole des Etats-Unis, et à moins d'accorder aux producteurs de pétrole de la province d'Ontario, une prime d'un centin et demi le gallon, qui leur permette de maintenir leurs puits en exploitation, tout l'outillage et tous les capitaux consacrés à cette industrie seraient perdus et le Canada aurait ainsi sacrifié des millions de dollars, probablement, au lieu de bénéficier d'une industrie rémunératrice.—(Compte rendu des Débats, page 1904).

Quelle est l'interprétation qu'il faut raisonnablement donner à ces paroles ? D'abord, cela veut dire que nous avions une industrie avantageuse au Canada, et, en second lieu, qu'en enlevant les droits qui protégeaient cette industrie, celle-ci serait détruite absolument. Dans ce cas, le seul moyen de la sauver, c'est d'accorder des primes. Le premier ministre continue ainsi :

> Le fait est de notoriété publique. Eussions-nous aboli le droit sur le pétrole brut, sans accorder de prime aux producteurs, nous aurions paralysé par là même l'exploitation de tous les puits producteurs de pétrole, dans la province d'Ontario.

Autrement dit, le très honorable leader de la droite a déclaré que tous les puits de pétrole du Canada seraient fermés, si la loi adoptée n'était pas complétée par la résolution que nous discutons maintenant. Puis il ajoute :

> La chose ne saurait faire doute. Tout le monde en conviendra, eussions-nous aboli le droit sur le pétrole brut, sans accorder de prime à la production du pétrole brut, l'exploitation de tous les puits à pétrole aurait cessé, et l'outillage ainsi que les capitaux engagés dans cette industrie auraient été sacrifiés. C'est là une grave question, au sujet de laquelle il ne saurait exister de divergence d'opinion.

N'est-ce pas là une déclaration extraordinaire de la part d'un membre du gouvernement et surtout du premier ministre, déclaration d'après laquelle une industrie avantageuse au pays doit être ruinée si on enlève les droits qui la protègent et si on la laisse entièrement à la merci des producteurs le pétrole dans un pays étranger ; cette déclaration ajoute qu'afin d'enpêcher cette calamité, il faut taxer le peuple d'une autre façon, si l'on veut contrebalancer la perte causée par l'enlèvement de cet impôt ? Mais j'ai l'avis d'une autre personne, je veux parler de l'honorable représentant de Lambton-ouest (M. C. T. Johnston) qui a fait un discours sur ce sujet dans une circonstance déjà ancienne. Cet honorable député a

compris que le fait d'enlever les droits sur le pétrole brut ferait disparaître complètement cette industrie. En 1899, l'honorable représentant de Saskatchewan (M. Davis) a proposé que le pétrole raffiné fût porté sur la liste des articles admis en franchise. Mon honorable ami de Lambton-ouest reconnut que le fait de diminuer sensiblement l'impôt sur le pétrole raffiné aurait pour résultat de faire disparaître l'industrie du pétrole brut, et voici ce qu'il disait dans cette circonstance :

J'ai dit que si l'on supprimait le droit qui frappe le pétrole brut, la production du pétrole s'arrêterait complètement au Canada, parce qu'il y a une telle surabondance de pétrole, surtout du pétrole d'Ohio, lequel est absolument semblable au nôtre, que le producteur canadien ne pourrait pas soutenir la concurrence.—(" Débats ", 1899, page 20-30).

L'honorable député a annoncé une vérité éloquente dans cette occasion. Les producteurs furent alarmés, car partout le capital est craintif, et si l'on porte un coup à une industrie quelconque, on ne peut jamais prévoir les conséquences qui en découleront. Mon honorable ami a ajouté :

Depuis que l'on a soulevé cette question dans cette enceinte, je sais, de source certaine, que dans la partie occidentale de mon district, on a cessé complètement de prospecter. On n'a pas creusé un seul puits depuis que la Chambre a été saisie de cette motion.

Nous sommes arrivés à la bifurcation de la route ; l'honorable député se trouve dans cette alternative : ou d'avoir modifié son opinion, ou de ne pas avoir été écouté par le ministre des Finances. Tout le monde a été surpris. Ou l'honorable député a trompé ses électeurs, ce que je ne crois pas, ou bien l'honorable ministre des Finances a passé outre à ses observations. Les amis que l'honorable député a dans son comté sympathisaient sans doute avec lui, et il leur faisait ses confidences. Je vais lire l'opinion d'un journal de ce comté, journal qui appuie fortement l'honorable député et le parti libéral et qui, je crois, a exprimé les vues de mon honorable ami sur cette question. Le lendemain du jour où cette révision du tarif fut annoncée, cette gazette disait :

Personne n'avait la moindre idée que l'action du gouvernement prendrait la forme sous laquelle on l'a annoncée. La diminution à 2½ cents par gallon de l'impôt sur le pétrole raffiné est beaucoup plus grande qu'on ne l'anticipait ici, et l'admission du pétrole brut en franchise n'a jamais été considérée comme possible par notre population.

D'après ces documents, je ne puis voir que deux raisons pour expliquer l'attitude du ministre : il faut que la menace faite par l'honorable représentant de London aux électeurs de Lambton-est se soit réalisée, ou bien que l'honorable ministre des Finances ait écouté les conseils qui lui venaient secrètement d'autre part et qui l'ont engagé à ruiner cette industrie. Si le ministre n'a pas complètement dédaigné les observations de l'honorable député de Lambton-ouest, quelle est la position de ce dernier ? Le ministre des Finances l'a-t-il consulté, lorsqu'il a adopté cette politique au lieu de se ranger à l'avis de l'honorable député ? Celui-ci a-t-il reçu un autre mandat de ses électeurs révoquant celui qu'ils lui avaient confié d'abord? Mon honorable ami favorisait-il secrètement la politique qui a été adoptée ? A-t-il abandonné la cause qu'on lui avait confiée ? Ses électeurs, les citoyens de sa propre ville ne connaissaient absolument rien du résultat de ces négociations. Ils croyaient, et ils avaient raison de croire que l'honorable député réussirait à obtenir ce qu'ils demandaient, mais ils ont été frustés dans leur attente. On doit supposer en toute justice qu'il a fait tous ses efforts pour faire s'accomplir le vœu de la population intéressée, et que l'honorable ministre des Finances ne s'est aucunement occupé de lui. Après avoir annoncé la ruine de cette industrie, le premier ministre a ajouté ceci :

Nous comptons que le bon sens de notre peuple lui conseillera d'accorder cette prime à un certain nombre de nos concitoyens qui ont engagé leur argent dans l'exploitation du pétrole qu'on trouve dans cette région, afin de leur permettre de maintenir cette industrie.

Le très honorable premier ministre envoie à l'asile des pauvres des industriels qui prospéraient, et il nous demande ensuite de leur faire la charité. J'ose dire qu'on ne peut signaler, sous l'empire de toute notre législation, une seule autre industrie qui ait été traitée de cette façon. On ne peut concevoir que cette industrie se signale de cette façon et qu'après l'avoir détruite, l'honorable gentleman s'adresse au peuple pour lui dire : Soyez donc assez généreux pour payer de votre argent les effets de ma politique. Je ne dis pas qu'on doive s'abstenir d'accorder des primes dans tous les cas, car dans certaines circonstances, ces gratifications avait leur raison d'être. Mais il faut d'abord accorder une protection raisonnable à ces industries et leur permettre de remplir le champ qui leur est assigné en toute justice. En agissant ainsi, le peuple ne serait pas obligé de les soutenir de ses deniers. En thèse générale, je suis opposé aux primes. mais je demanderai au premier ministre, s'il veut ruiner une industrie, d'accorder à celle-ci ce qu'il lui faut pour subsister décemment, de lui donner des primes plus élevées que celles qu'il se propose de lui remettre. Je suis par principe l'adversaire du système des primes, mais je dis que celles que l'honorable ministre veut accorder à l'industrie en question, ne sont pas suffisantes pour permettre à celle-ci de subsister. Si le ministre des Finances avait épargné au peuple $250,000 par année en primes qu'il doit percevoir du peuple, s'il avait imposé un droit protecteur de 2 cents par gallon sur le pétrole brut, il n'aurait pas augmenté le coût de cet article pour le consommateur. Cette protection aurait représenté 70 cents par baril de pétrole ; aujourd'hui, l'honorable ministre est

obligé de passer le chapeau et de ne percevoir que 52 cents par baril. Nous avons en outre la déclaration du premier ministre. Nous avons détruit cette industrie, et nous allons maintenant percevoir du peuple l'argent qui nous permettra de la laisser subsister. Si le ministre des Finances avait écouté les conseils sensés et raisonnables des citoyens de Sarnia et de tous ceux qui demandent ce changement, tout le raffinage du pétrole se serait fait au Canada ; c'eût été une industrie canadienne et celle du pétrole brut n'aurait pas été ruinée. D'autre part, cette industrie aurait été établie sur des bases plus solides. Mais, en face de quel état de choses nous trouvons-nous aujourd'hui? Voici une nouvelle industrie transportée au Canada alors qu'une autre a été ruinée. Le peuple verra avec méfiance la nouvelle arrivée ; cette industrie ne sera pas populaire, parce que l'argent qui la maintiendra, proviendra du trésor public. Cette industrie aurait été établie au Canada d'une manière permanente, si on avait conservé le tarif protecteur accordé d'abord.

M. CAMPBELL : Combien le prix du pétrole brut se trouve-t-il diminué maintenant, y compris la prime, et en tenant compte du coût de cet article avant cette modification du tarif ?

M. CLANCY: Cela n'a rien changé au prix de l'article. Notre pétrole peut soutenir la concurrence contre celui des Etats-Unis. Si les prix augmentent au Canada, mon honorable ami (M. Campbell) ne dira pas que les producteurs canadiens ne doivent pas bénéficier de cette aubaine. Il sait que le prix du pétrole brut canadien n'est pas basé sur la production même de cet article, mais plutôt sur le prix du pétrole américain.

M. CAMPBELL : Mais l'honorable député (M. Clancy) dit que cette industrie va être ruinée. On m'apprend que le prix du pétrole brut, y compris la prime, est aussi élevé qu'il l'était auparavant. Comment, alors cette industrie pourrait-elle être détruite?

M. CLANCY : Le prix du pétrole brut n'est pas aussi élevé maintenant qu'il l'était auparavant.

M. CAMPBELL : De combien se trouve-t-il diminué ?

M. CLANCY : D'une façon très sensible, mais je n'impute pas ce fait au changement en question. Voici que je veux faire remarquer : On importe au Canada le pétrole américain pour faire concurrence à notre pétrole brut et, sans qu'il soit nécessaire de fendre les cheveux en quatre, mon honorable ami comprendra que la protection de notre pétrole peut se trouver atteinte par la quantité de pétrole importée au pays. Nous n'avons plus le bénéfice de l'impôt de 70 cents sur chaque baril. D'après la proposition faite au gouvernement, il nous faudra payer l'équivalent de droit pour faire venir le pétrole américain au Canada. Qu'on le remarque bien, ce changement n'a eu aucun effet sur le prix que le consommateur doit payer pour cet article. La raison, c'est qu'il n'y a pas de concurrence aujourd'hui, que celle-ci est disparue complètement. Si les directeurs de la Compagnie Standard paient moins cher dans six mois qu'il ne paient aujourd'hui ils feront exactement ce qu'on doit s'attendre de la part d'hommes de jugement se livrant aux affaires. Et ils n'ont rien à craindre sous ce rapport, puisque nous avons adopté une loi leur permettant d'agir de la sorte. Aujourd'hui, le pétrole brut américain est admis en franchise au Canada. Le ministre a déclaré—car il est inutile de discuter cette question avec l'honorable député d'York-ouest (M. Campbell)—que l'effet de ces importations en franchise seraient la ruine de notre industrie, à moins d'accorder des primes à ces industriels.

M. CAMPBELL : Avant que l'honorable député attaque un autre point, je voudrais demander de rendre la question parfaitement claire. Si je ne me trompe, son argument principal comporte que l'enlèvement de l'impôt sur le pétrole brut a ruiné cette industrie. Dans les renseignements qui me sont parvenus, je puis dire qu'aujourd'hui, le prix du pétrole brut, y compris la prime accordée aux producteurs, est aussi élevé qu'il l'était auparavant. Je voudrais savoir alors comment cette industrie se trouve ruinée.

M. CLANCY : Il n'est pas vrai de dire que le prix est aussi élevé qu'auparavant. Mais même s'il en était ainsi, les directeurs de la Compagnie Impériale pourraient croire qu'il vaut mieux pour eux, car ce sont des hommes entendus en affaires, maintenir pour le moment le prix du pétrole brut——

M. HEYD : Allons donc !

M. CLANCY : L'honorable député de Brant-sud (M. Heyd) interrompt. Mais je crois que les directeurs de la Compagnie Impériale ont plus que l'honorable député le génie des affaires. Ce sont tous des financiers de premier ordre et leur habileté n'est pas surpassée sur ce continent. Ils agissent dans les limites de leurs droits. Il est parfaitement insensé de supposer que si on enlève la moindre parcelle de la protection accordée à une industrie canadienne, le consommateur n'en sera pas atteint. Je veux maintenant demander au ministre des Finances pourquoi cette industrie a été l'objet d'attentions spéciales ; si elle eût été un fardeau pour le peuple, je pourrais facilement comprendre qu'une mesure ayant pour but le plus grand avantage de la population, devrait être soumise au parlement, même si elle était de nature à nuire à une industrie particulière. Mais qu'on me permette de comparer cette industrie à deux autres industries canadiennes qui ont plusieurs traits de ressemblance, je veux parler de l'industrie du sucre et de celle de la houille. Calculons maintenant ce que ces industries coûtent au

peuple, en prenant pour base de ce calcul la règle suivie par nos adversaires dans ds matières semblables, c'est-à-dire en supposant que le montant des droits protecteurs est payé par le peuple sous la forme d'une augmentation dans les prix de ces différents articles. J'ai dit, au commencement de ce débat, que je n'acceptais pas cette manière de voir, mais les membres de la droite ne me reprocheront pas de me servir de cette règle, comme base d'un argument que je leur adresse. D'après ce principe, l'industrie du pétrole coûte au pays 21 cents par tête de la population. L'industrie du sucre—à propos de laquelle l'honorable ministre des Finances nous a dit, hier soir seulement, que l'impôt sur la matière première ne contribue pas à fixer le prix payé par les consommateurs, mais que le droit sur le sucre raffiné avait son influence sur ce prix—l'industrie du sucre nous coûte 87 cents par habitant. Prenons maintenant l'industrie de la houille qui a une importance spéciale pour la Nouvelle-Ecosse, pour la province même du ministre des Finances. D'après la base de calcul adopté par nos adversaires, la protection de cette industrie représente 86 cents par chaque habitant du pays. Je ne demande pas qu'on enlève les droits sur le sucre ou sur la houille.

Tout ce que je demande, c'est que l'industrie du pétrole—je veux dire l'industrie du pétrole brut et du pétrole purifié—soit mise sur le même pied que ces autres industries. Pourquoi favoriserions-nous une industrie au détriment d'une autre ? Je ne demande pas qu'on s'attaque à aucune d'elles. Je suis d'avis qu'elles ont toutes droit de vivre dans notre pays. Mais que l'honorable ministre soumette une industrie en particulier à un régime défavorable, pour satisfaire une simple clameur, sans autre considération que les mauvais conseils de quelques-uns de ses amis, c'est là une manière de faire que je ne saurais approuver.

Maintenant, M. l'Orateur, qu'on me permette de demander qui est-ce qui profite de ce changement ? Ce n'est certainement pas le consommateur ; car même si nous devions accepter le calcul visionnaire d'après lequel le consommateur aurait l'avantage d'une réduction de $2\frac{2}{3}$ cents par gallon, ce ne serait qu'une somme insignifiante pour le peuple canadien, tellement insignifiante qu'elle ne vous justifierait aucunement de détruire la moindre industrie canadienne en vue de réaliser pareille économie. Ce ne sont pas les propriétaires de puits qui ont capté la faveur de l'honorable ministre. L'honorable député de London, le ministre sans portefeuille (M. Hyman), au cours d'une récente élection, fit une menace, et s'il n'avait pas l'intention de mettre cette menace à exécution, pourquoi a-t-il porté l'accusation ? Il a parlé dans le sens des grandes compagnies propriétaires d'usines à gaz au Canada, où le peuple supporte de lourds impôts ; ce sont ces compagnies qui ont voulu faire abaisser les droits sur le pétrole purifié. Les habitants de la ville de Montréal obtiendront-ils leur gaz un seul sou meilleur marché en conséquence de ce que le pétrole brut sera livré à ces compagnies sans avoir à payer de droit ? Il n'est pas un seul député ici qui le dise. Lese habitants de la ville de London, que mon honorable ami représente si habilement, obtiendront-ils leur gaz à meilleur marché ? Ira-t-il dans une ville quelconque du Canada, et annoncera-t-il au peuple qu'il va bénéficier de ce changement ?

Personne ne prétendra que le peuple en retirera un seul sou de bénéfice.

Un mot maintenant des fabricants. Les fabricants ont droit, comme toutes les autres classes, d'être traités avec justice. Ils ont le droit de rechercher les meilleurs moyens d'avancer leurs intérêts ; mais c'est le devoir d'un gouvernement prudent de s'assurer, lorsqu'il accorde certaines faveurs à des fabricants, qu'il ne détruit pas par là d'autres grandes industries. Ces honorables messieurs font fi de ce principe. Que l'honorable ministre se rende dans la ville de London, qu'il se rende à Brockville, où un fabricant qui se sert de pétrole brut comme combustible disait, le lendemain du jour où le régime des pétroles fut modifié, que ce changement représentait pour lui un gain de $2,000 par année. A qui enlève-t-on cet argent ? A toutes les classes. Une industrie manufacturière au Canada est-elle plus justifiable de demander une réduction des droits sur le pétrole brut usité comme combustible qu'elle n'est justifiable de demander une réduction des droits sur la houille employée pour la même fin. Le peuple, en général, ne se sert pas de pétrole brut comme combustible ; alors pourquoi quelques consommateurs de pétrole brut seraient-ils favorisés au détriment du public en général ? La gauche a toujours été en faveur de la protection de toutes les industries manufacturières ; mais nous n'avons jamais demandé que les fabricants fussent favorisés aux dépens d'autres gens. Maintenant, l'influence de l'honorable député de London s'est fait sentir d'une ou deux manières. Il a mis sa menace à effet. Le candidat du parti libéral dans Lambton-est (M. Jenkins) a déclaré dans tout le cours de la lutte qu'il viendrait à la Chambre combattre les compagnies de gaz, de même qu'il avait combattu les fabricants, et qu'il avait démontré d'une manière concluante au gouvernement, que ces fabricants n'avaient aucun droit à une réduction du tarif sur le pétrole brut. C'est là l'opinion qui fut exprimée publiquement en la présence du député de London lui-même. Il n'a tenu aucun compte de la proposition de ceux qui auraient voulu que l'industrie du raffinage du pétrole s'établît au Canada ; et nous nous trouvons en présence de l'état de choses que nou avons. C'est un état de choses comme il ne s'en est jamais produit dans l'histoire du Canada. Je ne connais pas d'industrie qui, après avoir été complètement ruinée, avoir été déclarée ruinée par le premier mi-

nistre, ait été recueillie par le gouvernement, ramenée à la vie puis envoyée au dépôt de mendicité pour y être supportée aux frais de l'Etat.

M. ARMSTRONG : Je puis vous assurer, M. l'Orateur, que j'ai été surpris d'entendre le ministre des Finances déclarer que les producteurs de pétrole brut au Canada étaient satisfaits ; car, je sais que ce ministre a reçu des lettres de la part de 250 producteurs, le priant de leur accorder une prime plus élevée ; et je sais également que l'honorable député de Lambton-ouest (M. Johnston) a reçu des lettres et des télégrammes le priant virtuellement de se joindre à une députation qui devait se rendre auprès du ministre en question. En vue de tout cela, je ne puis que penser que le département sait à quoi s'en tenir dans une grande mesure sur le compte de cette industrie.

M. T. G. JOHNSTON : Je n'ai jamais reçu ni télégramme, ni lettre de la ville de Sarnia, de la ville de Petrolia, ou du comté de Lambton, ni aucune communication me demandant de me joindre à une députation qui devait se rendre auprès du ministre des Finances à ce sujet ; et je n'ai reçu non plus aucune plainte quant à la ligne de conduite suivie par le gouvernement.

M. ARMSTRONG : J'ai à la main un télégramme du président de la société dite " Oil Producers Association," et de quelques-uns des libéraux en vue de la circonscription représentée par l'honorable député. Dans ce télégramme on lui demande de se rendre auprès du ministre des Finances en même temps qu'une députation ; et l'honorable député de Lambton a refusé de s'y rendre.

M. T. G. JOHNSTON : L'honorable député voudra-t-il lire le télégramme?

M. ARMSTRONG : Voici :

J. E. Armstrong, Ottawa.

A moins que vous n'obteniez l'appui de Calvert, Johnston, Cowan et Stephens, la députation qui est partie d'ici sera sans influence ; cherchez à obtenir l'appui de ces députés et télégraphiez-nous sur-le-champ si vous réussissez.

(Signé) WILLIAM GLEASON,
Président de l'Association des Producteurs.

L'honorable M. FIELDING : L'honorable député a-t-il en main quelque télégramme adressé au représentant de Lambton-ouest?

M. ARMSTRONG : Il me semble que le télégramme que j'ai lu aurait dû avoir quelqu'effet sur le député de Lambton-ouest. Il s'est assurément montré en assez étrange posture, quand les producteurs de pétrole brut l'ont prié de se présenter devant le ministre des Finances en même temps qu'une députation qui devait solliciter une élévation des droits sur le pétrole brut.

L'honorable M. FIELDING : Ils ont pris un assez étrange moyen de l'inviter.

M. T. G. JOHNSTON : Personne ne m'a jamais demandé de faire partie de cette députation, si ce n'est l'honorable député, à la suite de réception de ce télégramme.

M. ARMSTRONG : L'honorable ministre a prétendu que le représentant de Lambton-ouest était satisfait de l'état de choses actuel. Il y a trois townships dans sa circonscription dans lesquels les cultivateurs sont vivement intéressés à la question et sont désireux que la prime soit élevée ; et je dirai que si l'honorable député de Lambton-ouest voulait se rendre dans ces trois townships, il se rendrait compte que les habitants sont loin d'être satisfaits de l'état actuel des choses. On a déclaré, non seulement aujourd'hui, mais en d'autres occasions, que l'élection de Lambton-est se faisait sur cette question du pétrole. Je me bornerai simplement à dire, sans vantardise, que je n'ai qu'un township dans ma circonscription renfermant des puits de pétrole. Je déclarerai de plus que j'ai obtenu une majorité des voix dans tous les townships de la circonscription, que j'ai obtenu une majorité des voix dans toutes les municipalités de la circonscription également ; et que de 65 bureaux de scrutin, tous, à l'exception de 16, m'ont donné une majorité ; il me semble donc injuste de la part de l'honorable ministre des Finances de déclarer que c'est la question du pétrole qui a fait mon élection.

J'ai eu le privilège, il y a quelques semaines de soumettre à la Chambre quantité de chiffres au sujet de la question du pétrole. Ces chiffres n'ont pas été réfutés, et je pourrais les citer encore ce soir avec l'assurance qu'on ne les réfutera pas. Je me suis efforcé de démontrer quelle était la position des producteurs à cette époque: et les observations que j'ai faites alors relativement aux producteurs, aux consommateurs et aux raffineurs canadiens se sont vérifiées dans le cours des dernières semaines. Le 6 juin, le pétrole brut au Canada, se vendait $2.09 le baril, et à la même date, le pétrole brut de l'Ohio se vendait $1.08 le baril. Ajoutez à cette somme de $1.08 le baril, 23 cents, frais de transport du pétrole jusqu'à Sarnia, 13 cents montant des droits et 52 cents montant de la prime, et vous avez en tout $1.83. Déduisez cette somme de $1.83 de la somme de $2.09 mentionnée plus haut, et il vous reste 26 cents en faveur du pétrole brut de l'Ohio, une fois livré à Sarnia, pétrole de meilleure qualité que le nôtre, livrant par le raffinage des produits d'une plus grande valeur. Voilà donc 26 cents de différence. Considérez aussi cette circonstance que l'huile doit être extraite dans le district de Pétrolia et livrée à Sarnia. Avant de pouvoir obtenir un reçu pour l'huile brute à Pétrolia, il vous faut payer 3 cents le baril. Le pétrole, une fois extrait doit être expédié à 17 milles de distance par des conduits, moyennant une taxe de 10 cents par baril. Rappelez-vous, de plus, que le pétrole brut de l'Ohio a une plus-value de 35 cents par baril ; 35 cents plus 10 cents égalent 45 cents, et la plus-value du pétrole brut de l'Ohio élève à 80 cents par baril l'avan-

tage dont jouit ce pétrole sur le pétrole canadien. Je désire soumettre un autre état en vue de montrer à la Chambre pourquoi le raffineur canadien préfère le pétrole de l'Ohio, et pourquoi les raffineurs indépendants ont cessé de se procurer le pétrole brut canadien. Je n'ai pas obtenu ces chiffres entièrement d'eux; ils sont le résultat de données fournies par l'exploitation directe de cette industrie.

Prenons, d'abord, 100 gallons de pétrole brut canadien d'une densité de 31 à $1.51 le baril, à la date du 18 juillet 1904; on en retire les produits suivants :

PETROLE CANADIEN.

100 gallons, densité 31, brut, $1.51, 18 juillet 1904.

Naphte, 4 gallons, prix en vrac, 10½ cents par gallon	$0 45
Pétrole raffiné, 45 gallons, prix moyen 8¾ cents le gallon	3 94
Huile à gaz et de combustion, 25 gallons, prix 4 cents le gallon	1 00
Huile lubréfiante, 12 gallons, prix 10 cents le gallon	1 20
Paraffine, 2 pour cent ou 16 livres, prix 4½ cents la livre	0 72
Coke, 5 pour cent par tonne	0 14
Perte, 7 pour cent.	
	$7.45

Le prix du pétrole brut est de $1.51, frais de récolte, 3 cents, total $1.54 par baril, soit 4.4 cents par gallon, ou $4.40 les cents gallons. La distillation du pétrole coûte 75 cents le baril, soit 2:15 cents par gallon, ou $2.15 les cent gallons. Total $6.55. La différence entre cette somme de $6.55 et celle de $7.45 indiquée ci-dessus, soit 90 cents les 100 gallons, représente tout ce qui reste pour solder les frais d'exploitation et autres de la raffinerie. Par exemple, l'alambic ne dure que 34 courses; les conduites, etc., doivent être renouvelées. On calcule que l'usure du matériel, l'intérêt sur le capital et les frais d'administration représentent 75 cents par cent gallons, ce qui laisse au raffineur un bénéfice net de 15 cents par cent gallons quand il se sert de pétrole canadien.

Or, faites le même calcul en ce qui regarde le pétrole brut de l'Ohio, 100 gallons, densité 38, et voici ce que vous obtenez :

Naphte, 12 gallons, prix en vrac, 10½ cents le gallon	$1 26
Pétrole raffiné, 50 gallons, prix en vrac, 8¾ cents le gallon	4 38
Huile à gaz et de combustion, 16¼ gallons, prix en vrac, 4 cents le gallon	0 65
Huile lubrifiante, 12 gallons, prix en vrac, 10 cents le gallon	1 20
Paraffine, 1¾ pour cent, 14 livres à 4½ cents la livre	0 63
Coke, 3 pour cent	0 08
Perte, 5 pour cent.	
	$8 20

Le pétrole brut de l'Ohio coûte un dollar le baril. Cette huile peut être livrée à Pétrolia moyennant 40 cents le baril. Le prix se trouve donc porté à $1.40 le baril, soit à 4 cents le gallon, ou encore à $4 les 100 gallons.

Les frais de distillation sont de 80 cents le baril, c'est-à-dire de 2.29 cents le gallon, ou de $2.29 les 100 gallons. Les 100 gallons de pétrole reviennent donc au raffineur à $6.29, lesquels, déduits de la somme de $8.20 ci-dessus indiquée comme valeur des produits de 100 gallons de pétrole, laissent un bénéfice de $1.91.

Déduisez les 75 cents pour frais d'administration et usure, et il vous reste de bénéfice net $1.16 sur 100 gallons, soit $1.01 de bénéfice de plus pour la raffinerie locale indépendante qui purifie 100 gallons de pétrole brut des Etats-Unis que pour la raffinerie qui purifie 100 gallons de pétrole brut canadien, lequel ne donne que 15 cents de bénéfice par 100 gallons.

Il est donc facile de se rendre compte pourquoi le raffineur est plus désireux de se servir du pétrole brut américain et pourquoi le raffineur indépendant de Pétrolia a cessé d'acheter le pétrole brut canadien et conclut des arrangements en vue de s'approvisionner de pétrole brut des Etats-Unis. Il se trouve ainsi à réaliser de plus forts bénéfices, mais nos producteurs de pétrole vont en souffrir.

J'ai donc raison d'insister auprès du ministre des Finances pour qu'il accorde aux producteurs de pétrole au Canada une prime plus forte que celle qu'il se propose de leur accorder. Les habitants d'Essex, de Kent, de Lambton et d'Elgin sont vivement intéressés dans cette affaire ; chaque ville, chaque bourg, chaque village, chaque hameau se trouve engagé dans la production du pétrole; il n'est pas de cultivateur dans aucun de ces comtés qui ne désire faire faire des sondages sur sa terre, et la zone où l'on fait jaillir le pétrole dans ces comtés s'élargit chaque année. Je me fais l'interprète des sentiments des producteurs quand je dis qu'ils vont se trouver à souffrir une injustice, à moins qu'on n'augmente la prime en leur faveur. Assurément, on devrait pouvoir faire quelque chose pour eux. Je ne puis croire que le gouvernement va laisser les producteurs de pétrole brut canadien à la merci de cette grande compagnie, et leur faire perdre le bénéfice du régime antérieur, sous lequel le gouvernement, dans une certaine mesure, était à même de régler le prix du pétrole. Plus de $700,000 ont été dépensés à développer l'industrie du pétrole dans cette partie de la péninsule, ce qui permet de se rendre compte de l'importance des intérêts en jeu. Je ferai observer au ministre des Finances qu'en faisant le calcul des frais de transport du pétrole de Lima, (Ohio,) à la raffinerie de Sarnia, il les a fixés à 54 cents par baril, chiffre beaucoup trop élevé. D'après le tableau des distances des Etats-Unis, Lima (Ohio) est éloigné de 71 milles de Tolède, et Tolède est à 122 milles de Port-Huron, soit un total de 193 milles.

La distance de Lima (Ohio) à Cleveland, et de là à Sarnia, est de 379 milles, soit 186 milles de plus que par l'autre route. C'est

ce qui fait dire aux directeurs de la raffinerie Standard que les frais de transport seront de 54 cents au lieu de 23, prix auquel, m'assure-t-on de bonne source, il est possible de transporter le pétrole entre ces deux endroits. Il faut aussi tenir compte de la production des puits du Texas. Depuis six mois, il a été expédié plus de 10,000,000 de barils d'huile des puits du Texas, et le marché devra nécessairement s'en ressentir. Le " Times ", de Port-Huron, déclare :

Les citoyens de Port-Huron intéressés dans l'exploitation du pétrole de l'Ohio sont très ennuyés. Ils possèdent nombre de puits dont on pompe l'huile, mais le prix du pétrole est tombé de $1.31 à 95 cents le baril. A ce prix l'exploitation de donne aucun bénéfice.

Un correspondant de Bakersfield (Canada) nous écrit que tout est absolument stagnant là-bas, en raison de ce que la Compagnie Standard du pétrole a les producteurs à sa merci. Il prétend que ceux-ci sont tenus dans un état de constante incertitude, et comme le bénéfice est d'à peu près 15 cents le baril, il est évident qu'on cherche à les évincer et à faire l'acquisition des puits à des conditions faciles. Il pense que les Canadiens devraient faire la lutte à la Compagnie Standard tant qu'il leur restera pour un sou de vigueur.

Il n'y a pas de doute que le pétrole brut est tombé de prix. La raffinerie Standard était naguère tenue de payer $1.65 par baril et le 18 du présent mois, elle ne payait que $1.51, et s'il nous faut subir la concurrence du pétrole brut de l'Ohio, nous pouvons nous attendre à un baisse de 5 cents encore. J'ai l'honneur de soumettre au ministre des Finances une estimation des droits payés annuellement par les producteurs et les raffineurs de pétrole de notre pays. Pour tuyaux de pompe, conduites, tuyaux à gaz et en plomb, ils paient $25,000 de droits par année ; pour toutes sortes de houille consommée dans les forages, la production et le raffinage, ils paient $10,000 par année ; et pour l'acier, le fer, le câble de fil de fer tressé, les machines à forer, outils, arbres de couche et fournitures, ils paient $5,000, soit en tout $40,000 par année. Je désire signaler à l'attention du gouvernement quelques-uns des avantages assurés aux compagnies de gaz et aux fabricants par l'adoption de cette mesure. L'honorable député de Bothwell (M. Clancy) en a parlé avec talent, mais il a négligé de dire que, l'année dernière, la compagnie du gaz des consommateurs, de Toronto, payait le pétrole $2.13 le baril, tandis que, cette année, elle le paie $1.40 le baril. Comme elle a conclu l'achat de 55,000 barils de pétrole, cette année, il vous est facile de voir que cette compagnie, seulement de ce chef, a empoché $40,000. Et le gouvernement se figure-t-il que la Consumers Gas Company, de Toronto, va fournir le gaz à meilleur compte aux citoyens ? Aucunement. Cet argent est pris dans la poche des producteurs de pétrole brut et mis dans la poche des propriétaires d'usines à gaz. Il en est de même des fabricants et des compagnies de chemin fer dans toute l'étendue du pays. J'espère que le gouvernement ne traitera pas cette industrie comme il a traité celle de la laine, laquelle en conséquence de l'abaissement des droits par suite de la mise en vigueur du tarif préférentiel, a été virtuellement annihilée. Si les étrangers mettent une fois la main sur le marché canadien du pétrole, nous aurons beaucoup de difficulté à en reprendre possession. Je suis fermement convaincu que les producteurs devraient recevoir une prime plus élevée du gouvernement. Le ministre des Finances a déclaré que sa politique actuelle sauverait au pays $390,000 par année. Si vous accordez aux producteurs seulement un demi-cent par gallon de prime supplémentaire, cela voudra dire pour eux $85,000, qui leur seront d'un grand secours, et j'ai le ferme espoir que le ministre des Finances trouvera moyen de le faire. Je sais que la Chambre a hâte de voir la fin de la session, et je m'en vais conclure ces quelques courtes observations en priant le gouvernement de rendre justice aux producteurs de pétrole brut du Canada. Le ministre des Finances, en accordant cette prime, ne commettrait aucune injustice envers le peuple canadien et ferait un grand acte de justice envers les producteurs de pétrole.

M. JABEL ROBINSON : Depuis quelques années il s'est dépensé beaucoup d'argent à forer en vue de découvrir des sources de pétrole dans le comté que je représente. On a réussi dans une certaine mesure ; mais cette industrie est d'une exploitation dispendieuse. Ce que je désire faire observer, c'est que tandis que les autres industries sont protégées dans une grande mesure, les cultivateurs propriétaires de ces puits ne le sont pas ; et pourtant ils ont autant droit d'être protégés que les particuliers engagés dans d'autres industries. Je suis persuadé qu'à moins d'être protégée comme les autres, cette industrie du pétrole souffrira grandement, et nous ne voulons qu'aucune industrie souffre. Les cultivateurs, bien entendu, sont les grands consommateurs de pétrole. Nous savons que dans les villes, grandes et petites, l'éclairage se fait surtout au gaz et à l'électricité—je ne parle pas du soleil—mais les cultivateurs se servent presque exclusivement de pétrole ; c'est une dépense très notable pour lui, et c'est pourquoi il tient à se procurer cette huile à aussi bon compte que possible. Si nous encourageons la production du pétrole dans notre propre pays, nous serons à même de l'acheter à meilleur marché que si nous l'importons, et nous tenons à purifier cette huile chez nous. Je suis donc d'avis que l'industrie du pétrole devrait recevoir la même assistance que toutes les autres.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : J'ai prêté l'oreille avec intérêt au discours de mon honorable ami de Bothwell (M. Clancy), qui a quelque peu

traîné en longueur, et je dois avouer que j'ai eu quelque peu de difficulté à me rendre compte où il voulait en venir. Tout ce que j'ai pu en tirer, c'est que mon honorable ami était très désireux d'avoir un sujet de plainte dans Bothwell ou dans Lambton-ouest sur cette question du pétrole, et qu'il se voit privé de ce grief. Il constate que le règlement de la question du pétrole a donné pleine satisfaction aux habitants de cette partie du pays, qu'il ne lui reste plus aucun grief, et il se venge en décriant le ministère. Il y a plusieurs questions se rattachant à cette affaire qu'il ne lui est pas possible de comprendre. Il en est à se demander pourquoi le gouvernement n'a pas permis que cette question du pétrole fût réglée exactement comme les représentants de la Compagnie du pétrole Standard avaient demandé qu'elle fût réglée. Je répondrai à mon honorable ami que, quelle qu'ait été la pratique jadis, le gouvernement actuel ne permettra pas au représentant d'une grande industrie quelconque de venir ici déterminer quelle sera exactement la politique du gouvernement.

A la suite des observations, faites de temps à autre par certains honorables députés de la gauche, et à la suite de l'observation formulée aujourd'hui même par un de ces honorables députés, que cette industrie du pétrole est restée sous la coupe de la Compagnie du pétrole Standard, il est étrange que mon honorable ami de Bothwell (M. Clancy) se plaigne de ce que nous avons refusé de suivre la dictée du représentant de cette compagnie. A l'entendre, le représentant de la Compagnie Standard Oil était parfaitement renseigné sur la question, tandis que le ministre des Finances n'en connaissait rien. Et pourquoi le ministre des Finances n'a-t-il pas fait exactement ce que le représentant de la Compagnie du pétrole Standard désirait ? Je répéterai ce que je viens de dire à mon honorable ami, que telle n'est pas la politique de notre gouvernement. En dépit de toute la considération que nous pouvons avoir pour les représentants de ces grandes industries, nous ne sommes pas prêts à leur permettre de venir ici dicter au gouvernement la politique qu'il doit suivre. Puis, mon honorable ami ajoute : Pourquoi n'avoir pas adopté la ligne de conduite préconisée par tel groupe ou tel autre groupe de la population intéressée dans l'industrie du pétrole? Il y avait les citoyens de Sarnia, une belle ville habitée par d'excellents citoyens, il est vrai. Pourquoi n'avoir pas accepté leur point de vue? Puis, il y avait la chambre de commerce de Sarnia et les producteurs d'huile de Petrolia qui avaient envoyé des pétitions d'une teneur différente. Il est vrai que ces pétitions ne concordaient pas ; mais nous aurions dû nous laisser guider par ce qu'elles demandaient et non pas par ce qu'aucun autre pouvait dire. Il est un fait curieux auquel l'honorable député n'a pas fait allusion, et je crois que mon honorable ami ne s'en rend pas parfaitement compte, c'est que la ville de Sarnia et le grand comté de Lambton, avec toutes ses grandes industries si importantes qu'elles soient, ne comprennent pas, après tout, le Dominion tout entier. Il se trouve probablement cinq millions d'habitants au Canada, ou ce nombre de citoyens qui ont atteint l'âge de la réflexion et ont des opinions arrêtées sur cette question du pétrole ; et l'opinion de cette partie de la population représentée par d'honorables députés de la droite et d'honorables députés de la gauche doit être prise en considération par le gouvernement tout autant que les opinions de la Compagnie du pétrole Standard ou d'autres qui y sont particulièrement intéressées. Mon honorable ami semble incapable de comprendre cela. Il voudrait savoir dans l'intérêt de qui cette ligne de conduite a été adoptée. Elle n'a pas été adoptée dans l'intérêt de la Compagnie du pétrole Standard. Nous avons refusé de faire ce que M. Chamberlain demandait. Elle n'a pas été adoptée à la demande de la chambre de commerce de Sarnia. Elle n'a pas été adoptée à la demande des producteurs de Pétrolia. Et l'honorable député ne semble pas avoir songé qu'elle a pu être adoptée dans l'intérêt des consommateurs de pétrole du Canada. Mon honorable ami étant incapable de comprendre cela, je crains fort que son cas ne soit désespéré. Il s'est écrié ensuite : " Quelle chose terrible, personne ne semble avoir su ce qui allait arriver." Il a jeté un regard en avant de lui, il a montré du doigt l'honorable député de Lambton-ouest et il s'est écrié : " Monsieur, saviez-vous ce qui allait arriver? Si vous ne me répondez pas dans l'affirmative, j'en conclurai que le gouvernement n'a tenu aucun compte de vous." C'est là le genre d'argumentation auquel il s'est livré. Or, je n'hésite pas à déclarer que l'honorable député de Lambton-ouest (M. Johnston) ne savait pas que cette mesure devait être adoptée. Je n'hésite pas à déclarer qu'aucun membre de la députation, en dehors des ministres, ne savait que cette mesure allait être prise. Je n'hésite pas à dire à mon honorable ami que lorsqu'il s'agit de modifier le tarif, personne en dehors des membres du cabinet ne sait quel changement vont être faits ; et par conséquent, lorsque mon honorable ami met le représentant de Lambton-ouest (M. Johnston) en demeure de déclarer qu'il savait que ce changement était en perspective, c'est un compliment qu'il fait au ministère, lequel a simplement fait son devoir en gardant le secret des changements projetés dans le tarif jusqu'au moment du discours du budget. Je dis donc qu'à ces divers égards, mon honorable ami n'avait aucun sujet de se plaindre. Il déclare que nous détruisons l'industrie, que ça été la politique de notre parti de ruiner l'industrie. Cette question

du pétrole a été beaucoup discutée pendant bien des années des deux côtés de la Chambre.

Mon honorable ami ne se rendra coupable d'aucune injustice envers les libéraux s'il déclare, qu'en règle générale, ils ont combattu les droits sur le pétrole et demandé qu'ils fussent réduits. Mais s'il veut être historien véridique, il dira que pendant nombre d'années, certains membres de la gauche ont proposé l'abolition ou la réduction des droits sur le pétrole. Un honorable député des cantons de l'Est, plusieurs années de suite, a proposé une résolution en vue de la suppression des droits sur le pétrole. L'ex-député d'Assiniboia-ouest a suivi la même ligne de conduite, et je crois que dans une circonstance il a provoqué un vote sur une motion en vue de faire admettre le pétrole en franchise. Si mon honorable ami (M. Clancy) veut se montrer véridique, il déclarera que dans les rangs du parti conservateur, comme dans les rangs du parti libéral, il s'est trouvé des députés pour combattre l'imposition de droits sur le pétrole, et il devra reconnaître qu'il est absolument erroné de prétendre que le gouvernement actuel ruine ou tente de ruiner l'industrie du pétrole. Nous voulions réduire les droits sur le pétrole. Nous avons accordé une réduction en 1897, et nous attendions le moment favorable pour accorder une nouvelle réduction dans l'intérêt du peuple. Ce sont là, je pense, les seules remarques de l'honorable député qui demandaient une réponse.

Quant à l'affirmation générale que nous ruinons l'industrie, prétention émise par l'honorable député de Lambton-est (M. Armstrong), à l'instar de l'honorable député de Bothwell,—mais en un discours plus bref,—j'aimerais à présenter quelques chiffres qui m'ont été fournis de bonne source. S'ils ne sont pas exacts, je serai heureux qu'on les remette au point. Il n'est pas nécessaire de compliquer la question, comme l'ont fait ces honorables députés en nous parlant des frais de transport, des conduites, de l'emmagasinage, etc. Tous ces détails ne font qu'embrouiller la question. Qu'on me permette de présenter celle-ci sous une forme très simple.

Le 7 juin, le pétrole brut se vendait à Pétrolia, à $2.06 le baril.

Le même jour, le pétrole brut à Lima-nord (Ohio), se vendait $1.11.

Le pétrole de Lima-nord nous fournit un bon point de comparaison, car d'une manière générale, il se rapproche beaucoup du pétrole canadien. Nous voyons donc qu'à cette époque, sous le régime qui existait alors, avant que le tarif eût été changé, l'huile de Pétrolia se vendait 95 cents de plus le baril que celle de Lima-nord, d'après la cote du marché.

Telle était la condition des affaires quand le discours du budget fut prononcé. Or, d'après les renseignements les plus récents, —et mes chiffres sont confirmés par l'honorable député de Lambton-est (M. Armstrong) je vois que l'huile de Pétrolia se vend $1.51 le baril, et si nous ajoutons la prime de 52½ cents, cela donne pour l'huile de Pétrolia aujourd'hui, $2.03½ le baril. D'autre part, le pétrole de Lima-nord ne vaut plus aujourd'hui qu'un dollar le baril; car il s'est produit une baisse générale sur le marché. Déduisez ce montant de la somme de $2.03½, et vous constaterez que, si avant le discours du budget, l'huile de Pétrolia valait 95 cents le baril de moins que l'huile de Lima au prix du marché, elle vaut aujourd'hui $1.03½ par baril de plus que cette huile. Il est oiseux d'embrouiller la question au moyen de déclarations contradictoires quant aux frais de transport. Je me borne à relever le prix que le producteur reçoit à Pétrolia aujourd'hui et le prix qu'on lui payait auparavant. S'il existe une différence, nous avons à en rechercher la cause. S'il reçoit aujourd'hui un prix plus élevé c'est peut-être par suite des fluctuations des cours, et il s'est produit certaines fluctuations. Mais que constatons-nous ? Nous constatons que le pétrole de Lima a subi une baisse plus considérable que l'huile de Pétrolia. Les producteurs de Pétrolia, loin de souffrir un préjudice à la suite de ce changement, reçoivent aujourd'hui un plus haut prix par baril qu'avant que ce changement eût été exécuté. En présence de ces chiffres, on se rend compte comme il est absurde de la part de ces hon. députés de prétendre que nous ruinons l'industrie du pétrole.

Le gouvernement s'est montré désireux de traiter cette industrie, comme toutes les autres, avec générosité. Nous avons cherché un moyen de le faire. Nous avons voulu donner à ce groupe important de la population, dont l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) semble parfaitement incapable de comprendre les intérêts, nous avons voulu donner aux consommateurs le pétrole à bon marché, et nous y sommes arrivés en abaissant les droits sur le pétrole raffiné. D'autre part, nous avons voulu donner à l'industrie du pétrole une bonne chance de réussir, et nous nous sommes efforcés, au moyen d'une prime, de l'indemniser de toute perte qu'elle pourrait souffrir. Le résultat définitif, à ce que nous pensons, est de laisser cette industrie à peu près dans la même position qu'auparavant. S'il y a la moindre différence, cette différence est plutôt favorable à l'industrie ; la position de celle-ci est plutôt meilleure qu'auparavant. La ligne de conduite que nous avons suivie sur cette question du pétrole a deux aspects. L'un de ces aspects, que nous sommes à discuter maintenant, c'est la prime. Si cette mesure n'est pas bonne, nos amis n'ont qu'à voter contre son adoption. Ils ne le feront pas. Ils diront plutôt que la prime devrait être plus élevée. Naturellement, je ne m'attends pas à ce que ces messieurs qui représentent la région pétrolifère déclarent qu'ils seraient mécontents de nous voir accorder un demi-sou de plus. Ils se réjouiraient, sans doute, si nous accordions un sou de plus. Ceux de

nous qui représentent une circonscription où il existe de grandes industries, sont disposés à faire tout en leur pouvoir pour la secourir. Nous sommes tous un peu préjugés dans ces cas, et ce que le gouvernement doit faire c'est d'empêcher la balance de trop pencher d'un côté, c'est de faire non seulement ce qui est le plus avantageux pour telle ou telle circonscription en particulier, mais pour le public en général. C'est ce que nous avons tenté de faire.

Il est un autre aspect de la question dont nous ne nous occupons pas dans ce moment, mais dont l'honorable député de Bothwell a parlé longuement : il s'agit des droits sur le pétrole purifié. Il nous attaque pour avoir réduit les droits, sans tenir compte que nous avons en même temps accordé une prime au pétrole brut. Il voudrait que les droits sur le pétrole purifié fussent maintenus au point où ils étaient auparavant. Je ne pense pas me montrer injuste envers l'honorable député en affirmant que son argumentation se réduit à cela. Or, j'invite mon honorable ami au premier moment favorable—et ce moment s'offrira à lui plus tard—à consigner ses vues et celles de ses amis dans le compte rendu des débats. J'ai observé que lorsqu'il a préconisé cette politique et quand il nous a condamné pour avoir abaissé les droits sur le pétrole purifié, ses amis l'ont applaudi bruyamment. Mais des exclamations et de vaines paroles ne comptent guère. S'il est de mauvaise politique d'abaisser les droits sur le pétrole ordinaire consommé par les masses, je ferai observer à mon honorable ami qu'afin de faire connaître ses vues au public, il serait nécessaire qu'il présentât une motion à la Chambre au moment opportun et qu'il s'assurât si les honorables députés qui l'ont applaudi sont bien prêts à consigner leurs opinions dans le compte rendu des débats et à voter contre la politique du gouvernement, politique qui rend justice aux raffineurs et aux exploitants en même temps qu'à la grande masse du peuple : les consommateurs.

M. CLANCY : Je ne dirai qu'un mot ou deux. Si je ne cherche pas à réfuter tous les arguments de l'honorable ministre, qu'il ne croie pas que ce soit l'effet d'un manque d'égards pour lui. Il prétend que je suis incapable de comprendre pourquoi le gouvernement a pris cette attitude. J'avoue que je suis toujours dans les ténèbres, même à la suite des observations que l'honorable ministre vient de faire.

Sir WILFRID LAURIER : Ecoutez ! écoutez !

M. CLANCY : J'entends le premier ministre prononcer des paroles d'approbation; c'est qu'il reconnaît, sans doute, la justesse de ma critique à l'adresse du ministre des Finances qui a parlé longuement et a laissé le pays dans les ténèbres.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami, mais non pas le pays.

M. CLANCY : Il prétend que le ministère ne s'est pas rendu au désir de la Compagnie du pétrole Standard. Prétend-il que l'honorable député de Lambton-ouest (M. Johnston) était simplement le porte-parole de cette compagnie ?

L'honorable M. FIELDING : Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. CLANCY : C'était là le sens des paroles de l'honorable ministre.

L'honorable M. FIELDING : L'honorable député a cité le nom du représentant de la Compagnie du pétrole Standard et a demandé pourquoi nous n'avions pas adopté la ligne de conduite que nous avait proposée M. Chamberlain.

M. CLANCY : Je le répète, et j'ajoute précisément ce que j'ai dit il y a un instant. M. Chamberlain a jugé à propos de venir au Canada dans l'intérêt de la Compagnie du pétrole Standard, et il avait parfaitement le droit de le faire.

L'honorable M. FIELDING : Assurément.

M. CLANCY : Il n'est pas obligé de sauvegarder les intérêts du peuple canadien. Il est chargé simplement des intérêts de la compagnie qu'il représente et dont il est l'habile gérant. Il est venu trouver les citoyens de Sarnia et leur a dit : Si vous réussissez à engager le gouvernement à abaisser les droits sur le pétrole brut de 5 cents à 2 cents—et les droits actuels sont prohibitifs, car il ne s'importe pas un seul gallon au Canada pour distillation—nous construirons dans votre ville une magnifique raffinerie et nous donnerons de l'emploi à 400 ou 500 hommes. Il est venu à Sarnia en homme d'affaires. Une réunion publique fut convoquée et cete proposition soumise au peuple. L'honorable député de Lambton-ouest était présent, et une résolution fut adoptée approuvant la proposition de M. Chamberlain. Pourquoi? Parce que le habitants de la ville auraient aimé qu'une grande usine fût établie à cet endroit. Ils se montraient sages et pratiques en cela. Le mobile de M. Chamberlain c'était d'améliorer la condition de la Compagnie du pétrole Standard. Le mobile des citoyens de Sarnia c'était d'améliorer leur situation, et ils agréèrent la proposition de M. Chamberlain en votant cette résolution et en la faisant suivre d'une pétition de la chambre de commerce. Ces documents furent déposés entre les mains de mon honorable ami de Lambton-ouest qui devait les soumettre au gouvernement. Il comprenait très bien, de même que M. Chamberlain, que cette industrie viendrait s'établir au Canada, et l'honorable ministre ne s'est pas montré juste envers l'honorable député de Lambton-ouest. Je regrette que les circonstances m'aient imposé le devoir de défendre l'honorable député contre le ministre.

L'honorable M. FIELDING : C'est bien malheureux pour lui.

M. CLANCY : Que le pays comprenne bien ce qu'a dit l'honorable ministre : que le représentant de Lambton-ouest ne savait rien de ce que le gouvernement allait faire.

L'honorable M. FIELDING : C'est bien cela.

M. CLANCY : Les journaux libéraux avaient bien raison de dire que c'était une surprise. Personne ne s'y attendait. L'honorable ministre, en dépit de ses efforts pour établir le contraire, pensait qu'il allait pouvoir faire montre d'une réduction en faveur du consommateur. Pourtant, il a repris son siège sans nous avoir montré en quoi consistait cette réduction. Mais en supposant même, pour les besoins de la cause, qu'il ait établi sa prétention, bien qu'en pratique, comme je l'ai dit, ce résultat ne puisse être obtenu—la réduction ne serait que de $219,000 ; et il se propose de prélever sur le contribuable canadien des primes au montant de $250,000, en vue d'assister les exploitants de pétrole brut. Mais l'honorable ministre a été assez discret pour toucher à la question du revenu. Son attention a été attirée sur cette circonstance que nous souffrions d'une perte de revenu plus considérable par suite de ce seul changement dans le tarif que nous n'en avions souffert par sa revision générale du tarif en 1897. C'est là une distraction des plus extraordinaire de la part du ministre des Fiances, qui avait calculé avec soin la réduction provenant des divers changements faits en 1897, que de ne tenir aucun compte de la réduction résultant de ce changement, bien que de ce seul chef, nous souffrions une perte plus grande de revenu que nous n'en avons souffert en conséquence de tous les changements effectués depuis 1897.

Maintenant, j'en viens à ce que l'honorable ministre a dit au sujet des attaques portées contre l'industrie du pétrole par d'honorables députés de la gauche. Les faits qu'il a cités sont exacts. Mais comment se sont-ils produits ? Etait-ce l'expression des doctrines du parti conservateur ? Non; c'est que d'honorables députés de la droite avaient lancé ce cri dans l'Ouest contre l'industrie du pétrole, et avaient inculqué au peuple de fausses opinions sur le compte de cette grande industrie; au point que même d'honorables députés de la gauche se laissèrent entraîner. Dire que ces députés conservateurs étaient les intigateurs de ces attaques contre l'industrie du pêtrole, c'est simplement répéter l'accusation du loup contre l'agneau. Bien que l'agneau fût à boire vers l'embouchure du ruisseau, tandis que le loup était vers sa source, celui-ci n'en accusa pas moins l'agneau de brouiller l'eau. Ce sont ces messieurs de la droite qui ont empoisonné la source.

L'honorable M. FIELDING : Les amis de l'honorable député (M. Clancy) apparemment avaient plus de confiance en nous qu'ils n'en avaient en lui.

M. CLANCY.

M. CLANCY : Et ce n'est pas le seul cas de cette nature. Il est un autre point sur lequel je désire attirer l'attention de l'honorable ministre. Il s'agit d'une question que j'ai soulevée auparavant, mais à laquelle il n'a pas jugé à propos de risquer une réponse. J'ai fait observer que cette industrie n'avait pas été un fardeau pour le peuple. J'ai fait voir que deux autres industries concernant lesquelles on n'a pas supprimé les droits, coûtent beaucoup plus chef au peuple d'après le mode même de calcul adopté par l'honorable ministre. J'ai fait voir que tandis que l'industrie du pétrole ne nous coûtait que 21 cents par tête, l'industrie du charbon, dans la province de l'honorable ministre, nous coûte 86 cents par tête, et l'industrie du sucre, 87 cents par tête. Je n'ai pas demandé à l'honorable ministre de réduire le tarif relativement à ces industries; mais je lui ai demandé d'expliquer pourquoi il avait choisi entre toutes l'industrie du pétrole. Pourquoi a-t-il cherché de cette manière à réduire le prix du combustible pour les propriétaires d'usines à gaz et les fabricants de notre pays ? Ces industries ont le droit de vivre et de réclamer une protection raisonnable ; mais elles n'ont pas le droit de demander la destruction d'une autre industrie. L'honorable ministre a repris son siège sans avoir pu discuter pourquoi on avait décidé de sacrifier entre toutes cette industrie du pétrole. Je suis prêt à m'en rapporter au jugement du peuple; il décidera qui a tort ou qui a raison de l'honorable ministre ou de moi. L'honorable ministre a pris une attitude fausse ; il n'a pas tenu compte des avis de gens en mesure de connaître. Si quelqu'un comprenait son affaire, c'était bien M. Chamberlain. Il fit l'offre de venir au Canada et d'y établir une grande usine,—et c'est une grande industrie et un grand avantage pour la ville de Sarnia,—

L'honorable M. FIELDING : Ne fonctionne-t-elle pas aujourd'hui ?

M. CLANCY : Oui elle fonctionne aujourd'hui; mais elle aurait pu fonctionner tout aussi bien sans qu'on ruinât cette autre industrie. M. Chamberlain ne demanda pas que celle-ci fut ruinée. Il était désireux que l'extraction du pétrole brut au Canada prospérât. Il était trop versé dans les affaires pour ne pas comprendre que c'était là, ce qu'il fallait faire. L'industrie du pétrole se poursuit aujourd'hui, grâce à des primes au montant de $250,000; mais elle se poursuit dans cet état d'incertitude quant à l'avenir qui est toujours l'accompagnement des industries dépendantes de primes. M. Chamberlain connaissait parfaitement les besoins de l'industrie du pétrole, et il n'était pas assez simple pour demander un changement qui, à son avis, ne serait pas dans l'intérêt de cette industrie. Il proposa que la Compagnie du pétrole Standard établit cette usine; les citoyens de Sarnia acceptèrent son offre, car ils savaient ce qui était à leur avantage. Mais l'honorable ministre lui,

ne le savait pas, et il fut emporté par l'idée de réduire les droits sur le pétrole raffiné pour le bénéfice du consommateur. Or, cette réduction se réduit à 3.5 cent pour chaque homme, femme ou enfant du Dominion. Va-t-on dire que le peuple canadien aurait été réduit à la mendicité sans le coup d'œil politique de l'honorable ministre ? Quel trait de génie que de soulager le peuple dans la mesure de $2\frac{3}{5}$ cents par tête, tout en détruisant une industrie dont personne ne se plaignait. Je suis prêt à laisser la question là où l'honorable ministre l'a laissée.

Le comité fait rapport de la résolution ; elle est lue une seconde fois et adoptée.

L'honorable M. FIELDING (ministre des Finances) demande qu'il lui soit permis de présenter le bill (n° 167) prescrivant le paiement d'une prime au pétrole brut extrait de puits canadiens, conformément à la résolution.

La motion est adoptée, le bill est lu une première et seconde fois, délibéré en comité ; celui-ci en fait rapport, il est lu une troisième fois et adopté.

ADIEUX A SON EXCELLENCE LE COMTE DE MINTO.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je prierai à ce moment la Chambre d'interrompre ses délibérations en vue de remplir un devoir que sera, en même temps, j'en suis sûr, une expression de regrets et de plaisir. La Chambre se rappellera avec un sincère regret que le terme de Son Excellence Lord Minto, Gouverneur général du Canada, est à la veille d'expirer. Son Excellence va proroger cette Chambre d'ici à quelques jours et lorsque le parlement se réunira de nouveau dans quelques mois d'ici, le terme d'office de Son Excellence sera expiré et il ne sera plus parmi nous. D'autre part, je suis sûr que la Chambre se joindra avec plaisir à l'autre branche du parlement pour présenter à Son Excellence une adresse d'adieux, dans laquelle nous nous efforcerons de lui faire part des sentiments d'estime non seulement du parlement, mais de tout le peuple canadien, quant à la manière dont il a rempli les fonctions qui lui avaient été assignées par Sa Majesté la reine Victoria. Le Canada a été vraiment favorisé dans ceux qui, depuis la Confédération, ont été appelés à exercer les fonctions gouvernementales dans notre colonie, la première en dignité de l'empire. Le Comte de Minto occupe une place d'honneur dans cette lignée d'hommes d'Etat illustres qui se sont succédés à ce poste élevé. Son nom figurera dignement à côté de ceux de Dufferin, de Lorne, de Lansdowne, de Stanley et d'Aberdeen. J'ai eu le privilège spécial d'avoir des relations étroites avec Son Excellence ; J'ai eu ce privilège en qualité de premier serviteur de l'Etat en ce pays ; et c'est de grand cœur que je lui rends ce témoignage que par-dessus toutes choses il est inflexible dans l'accomplissement de son devoir. Rien ne saurait le faire dévier de ce qu'il considère être la voie droite. A tous égards il a été un modèle de gouverneur constitutionnel, maintenant en toute circonstance la dignité de la Couronne, sans jamais perdre de vue les droits du peuple. Il ne s'est pas contenté de remplir ses devoirs d'une manière routinière; il s'est donné la peine de se mettre en relations étroites avec le peuple. Il a visité les diverses parties du pays; il a été estimé par toutes les classes; et je ne pense pas exagérer en disant qu'il a rendu, s'il était possible, le souverain plus cher à son peuple.

Nous n'aurons garde d'oublier, dans cette circonstance, Son Excellence la comtesse de Minto, qui a fait briller à l'hôtel du gouvernement toutes les vertus qui distinguaient la cour de la regrettée reine Victoria et qui distinguent la cour de Sa Majesté la reine Alexandra. Il est vrai que toutes ces vertus ont été de tout temps en évidence à l'hôtel du gouvernement ; mais il est également vrai de dire que, dans la comtesse de Minto, la titulaire actuelle, ces vertus brillent d'un lustre particulier. Son Excellence ne s'est pas bornée à remplir les devoirs mondains que lui imposait son poste élevé ; elle a visité le peuple et s'est efforcée de soulager les souffrances et d'assurer un foyer et les douceurs de l'existence à ceux qui en étaient privés. L'initiative qu'elle a prise de l'établissement de ces hôpitaux-villas (cottage hospitals), qui sont disséminés dans tout le pays, suffirait pour rendre sa mémoire chère à tout jamais au peuple canadien. J'ai donc l'honneur de proposer, M. l'Orateur, avec l'appui du chef de l'opposition, que l'adresse suivante soit adoptée :

A Son Excellence le Très honorable sir Gilbert John Elliott, comte de Minto et vicomte Melgund de Melgund, comté de Forfar, dans la pairie du Royaume-Uni, baron Minto, de Minto, comté de Roxburgh, dans la pairie de la Grande-Bretagne, membre du Très honoré Conseil privé de Sa Majesté, baronnet de la Nouvelle-Ecosse, Chevalier Grand-Croix de l'Ordre Très distingué de Saint-Michel et Saint-George, etc., etc., Gouverneur général du Canada.

Qu'il plaise à Votre Excellence :

Respectueux et fidèles sujets de Sa Majesté, nous députés au parlement fédéral du Canada, régulièrement assemblés, désirons exprimer notre sincère regret de voir approcher la fin de vos relations avec ce pays.

Votre Excellence durant son séjour parmi nous s'est assuré notre profond respect et notre profonde estime.

Il doit être agréable à Votre Excellence de songer que, sous son administration, le Canada a joui d'une prospérité remarquable à tous les points de vue et s'est développé plus rapidement qu'à aucune autre époque de son histoire.

Nous n'ignorons pas que Votre Excellence a suivi notre progrès avec un intérêt sympathique et n'a manqué aucune occasion de se renseigner sur la population et les ressources du Canada.

Nous ne pouvons nous attendre à jouir aussi exclusivement à l'avenir de l'intérêt que Votre

Excellence porte à nos affaires ; mais nous osons espérer que nous continuerons de posséder, dans la personne du comte de Minto, un ami et un avocat au sein du parlement impérial et dans les conseils du Souverain.

Nous vous prions, lorsque vous remettrez au roi le mandat que vous avait confié notre regrettée Souveraine, la reine Victoria, de ne pas manquer d'assurer Sa Majesté de la fidélité et du dévouement inaltérables de la population du Canada envers le trône, et de son attachement continu à la mère patrie.

Nous sentons que toute expression de regret au sujet du départ de Votre Excellence serait imparfaite si elle ne comprenait, en même temps, la gracieuse femme qui, depuis six ans, a si bien rempli les devoirs incombant à l'épouse du Gouverneur général du Canada et qui a su se rendre chère à toutes les classes de la société par l'intérêt qu'elle a porté à tous les mouvements ayant pour objet d'alléger la souffrance et de rendre moins pénible l'existence du pauvre.

En disant adieu à Votre Excellence et à la comtesse de Minto, nous désirons leur assurer qu'elles emportent avec elles les vœux les plus ardents que nous puissions former pour leur bien-être et leur bonheur futur.

M. R. L. BORDEN : Les très éloquentes paroles qu'a prononcées le premier ministre en proposant l'adoption de cette adresse à Son Excellence, et les termes très appropriés de l'adresse même, me laissent peu à dire à son appui. Je dirai, toutefois que j'éprouve un vif plaisir à déclarer ma cordiale adhésion aux sentiments exprimés par le premier ministre, et à exprimer, au nom des membres de la gauche, l'estime et le respect que nous inspirent Son Excellence et la comtesse de Minto. Lord Minto a rempli ses fonctions avec beaucoup de distinction et de tact. Il est vrai que le Gouverneur général du Canada agit toujours d'après l'avis de ses ministres responsables ; mais il ne s'en rencontre pas moins des occasions de temps à autre où il est nécessaire d'exercer du tact et du jugement. Bien plus, nous pouvons dire, je pense, que lord Minto, durant toute la période de son gouvernement, a été un des nôtres.

Il est entré dans l'esprit du peuple canadien: il a estimé notre pays comme nous l'estimons nous-mêmes; il a appris à le comprendre, il s'est rendu compte des capacités de son développement futur, et il n'a pas été lent à exprimer cette bonne opinion de notre pays, de ses habitants et de ses ressources, qui, nous sommes heureux de le constater, semble s'imposer à ceux qui viennent remplir, parmi nous, de hautes fonctions. Ce n'est pas tout ; il a pénétré dans notre vie sociale, en s'intéressant aux œuvres charitables de diverses natures. Je fais allusion plus particulièrement ici à ses efforts très sérieux par rapport à l'œuvre de propagande contre ce terrible fléau de la consomption, comme on l'appelle couramment, fléau qui a fait tant de mal au Canada. Lord Minto a été, en outre, un sportsman accompli dans toute l'acception du mot. Il s'est intéressé vivement à tous nos jeux et amusements nationaux. Il s'est intéressé au peuple canadien et à tout ce qui préoccupe celui-ci, et de cette manière il s'est assuré l'affection de ce peuple. Je me rappelle très bien l'avoir entendu parler, au mois de janvier dernier, je pense, lors d'un banquet sous les auspices du Canadian Club de cette ville, et j'ai été très frappé d'une observation qu'il y fit, savoir, que s'il était Canadien, vivant au Canada, il ferait la lutte pour le Canada aussi ardemment qu'aucun de nous. On voit par là dans quel esprit il regardait notre pays et ses habitants. Mais je me rappelle quelques éloquentes paroles dont il se servit alors et qu'il est à propos que je rapporte dans la circonstance actuelle :

Mais nous Canadiens. ou Ecossais, ou de quelque nationalité que nous soyons, n'oublions pas que nous sommes membres d'un même clan,—l'Angleterre, l'Ecosse, l'Irlande, le Canada, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Afrique australe, l'empire indien et toutes les possessions britanniques,—et que nous devons l'allégeance à un seul chef,—notre roi,—contribuant tous ensemble à la plus magnifique histoire que la monde ait jammais connue—celle de l'empire britannique.

J'approuve également de tout cœur les paroles très bien senties prononcées par le premier ministre à l'égard de la comtesse de Minto. Elle a présidé aux réceptions de l'hôtel du gouvernement avec un charme et une distinction merveilleux. En outre, comme son mari, elle a participé à la vie du peuple, elle s'est intéressée à la vie de tous les jours des Canadiens et elle a pris une part active aux œuvres de charité et s'est fait ainsi chérir du peuple canadien. En terminant, je dirai que tous les bons souhaits de notre population, que non seulement le respect et l'estime, mais encore l'affection, de tout le peuple accompagneront Son Excellence le Gouverneur général et la comtesse de Minto lorsqu'ils s'éloigneront de nos rives.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Il serait convenable que cette motion fut votée d'acclamation.

Tous les députés se lèvent et adoptent la motion.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER : Je propose, appuyé par M. R. L. Borden:

Qu'un message soit envoyé au Sénat, informant Leurs Honneurs que cette Chambre a voté une adresse à Son Excellence le Gouverneur général, à l'occasion de la cessation prochaine des relations officielles de Son Excellence avec ce pays—et priant Leurs Honneurs de se joindre à cette Chambre au sujet de ladite adresse.

La motion est adoptée.

SUBSIDES—REGIMENTS DE CAVALERIE.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. E. F. CLARKE (Toronto-ouest) : M. l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil je désire renouveller une question que j'ai posée hier en l'absence de l'honorable ministre de la Milice et de la Défense. Le très honorable premier ministre (sir Wilfrd Laurier) m'a dit que je pourrais demander aujourd'hui la raison pour laquelle les nouveaux régiments de cavalerie étaient composés de 5 escadrons, tandis qu'anciennement ils ne l'étaient que de 4, et si c'est l'intention du département d'augmenter le nombre des escadrons dans les anciens régiments de cavalerie.

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : Mon honorable ami (M. Clarke) m'a averti il y a quelques jours qu'il poserait cette question, et j'ai pris des renseignements au ministère afin de pouvoir lui répondre. On m'a informé qu'il n'y avait pas de règlements fixant le nombre d'escadrons dont doit être composé un régiment de cavalerie; que dans le passé un régiment était composé de 4 escadrons, mais que l'ex-commandant général a porté ce nombre à 5, l'estimant préférable. Quant à l'avenir je préfère ne rien décider, mais aussitôt que le nouveau conseil militaire sera organisé, nous adopterons un règlement uniforme. Je ne puis dire maintenant si nous augmenterons ou diminuerons le nombre des escadrons, mais il est tout probable que nous l'augmenterons.

La motion est adoptée et la Chambre est formée en comité des subsides.

Canal de Cornwall, $9,709.

M. LENNOX : Quelqu'un a dit dernièrement que les Canadiens feraient bien de tenir le Union Jack à deux mains, mais le mot d'ordre aujourd'hui dans la Chambre est de tenir nos deux yeux sur l'horloge, et de raccourcir nos remarques autant que possible, tout en ne négligeant pas l'intérêt public. Il y a un proverbe qui dit que : Tout vient à point à qui sait attendre, et j'ai certainement attendu assez longtemps l'occasion de soumettre à la Chambre et au pays un court exposé des faits tels que je les comprends concernant le traité qui a été passé par le gouvernement en 1900 avec M. M. P. Davis pour la lumière et la force électrique au Canal de Cornwall. Dès le mois d'avril j'ai appelé l'attention de la Chambre sur cette question. Ensuite dans les premiers jours de mai j'ai demandé au premier ministre de nommer un comité qui, bien qu'il ne pourrait pas remédier au mal causé par ce traité, pourrait empêcher qu'il se répète. L'honorable premier ministre refusa. Il y a quelques semaines j'ai demandé au ministre des Chemins de fer et Canaux de nous renseigner sur les intentions du gouvernement, mais il refusa. Il paraîtrait que nous ne pouvons pas discuter cette question avec d'autres que l'habile et distingué ministre de la Justice. Je ne me plains pas de cela, mais je mentionne simplement le fait, et je me demande ce que ce gouvernement deviendrait s'il n'avait pas le ministre de la Justice pour le sortir des pas difficile. Pendant toute cette session le seul ministre qui soit venu à la rescousse du gouvernement dans le péril a été le ministre de la Justice, et je lui fais le compliment qu'il a rempli sa tâche avec distinction et habileté. Pour plus de clarté je vais diviser mon discours en quatre points. Je prendrai d'abord la convention faite en 1896, par le gouvernement conservateur d'alors et signée par l'honorable John Haggart. Il est bon que nous portions aux dates une attention toute spéciale parce que sans le vouloir l'auditeur général a fait un exposé qui pourrait faire croire que la signature de ce contrat a eu quelques rapports avec les élections générales de 1896. Or, les négociations concernant ce traité ont été commencées le 4 février 1894 soit plus de deux ans avant les élections de 1896. C'est à cette date que M. Davis a demandé au gouvernement les baux qui lui ont été accordés plus tard. Pour montrer que la transaction était parfaitement correcte et virtuellement consommée en 1895 j'appelle l'attention de la Chambre sur les clauses et conditions du bail passé en juin 1896, et devant entrer en vigueur le 1er juillet 1896. Les formalités de la signature étaient faites et le bail attendait son exécution dès avant le 1er juillet 1895, et l'article 20 dit ce qui suit :

> Le premier jour de juillet 1895, et le premier jour de juillet de chacune des vingt et une années subséquentes marqueront le terme des périodes pour lesquelles sera calculé le prix de la concession de la force hydraulique.

Plus loin, concernant la durée du bail, on lit ce qui suit :

> La durée du bail sera de 84 ans à commencer le 1er juillet 1895.

Nous avons ici la preuve que dès 1895 non seulement on songeait à faire ce bail, mais que toutes les conditions avaient été arrêtées avant le 1er juillet 1895. Pourquoi le bail n'a-t-il pas été exécuté alors ? On en trouve l'explication dans une lettre écrite par M. Bergin le 13 novembre, dans laquelle il proposait d'apporter des modifications au projet. On avait découvert une erreur dans le plan et il était nécessaire de modifier la description du terrain en conséquence. Cette modification a été envoyée par le sous-ministre au secrétaire le 24 décembre. Le 8 février nous trouvons un rapport du ministre demandant un décret de l'Exécutif. Ce décret était rendu le 18 février et ordonnait l'exécution du bail. Le 22 mai un autre rapport du ministre au Conseil exécutif changeait la description, et le 12 juin un décret est rendu. Les élections eurent lieu, et pour valider ce contrat qui avait été virtuellement passé en 1895 les signatures y furent apposées après les élections générales. Cet état de choses se continua jusqu'au nouveau bail.

Le bail qui a été fait en 1896 stipulait que le locataire ne paierait pas de loyer pendant 2 ans. En 1897, les travaux exigés par le contrat n'étaient pas encore commencés, et le locataire, M. Davis, ne désirait pas les commencer. Le 30 novembre 1897, M. Davis écrivait la lettre suivante :

L'honorable A. G. Blair,
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

Cher monsieur,—Comme locataire je demande qu'on ne me fasse pas payer de loyer, et qu'on ne m'oblige pas à exécuter les conditions dudit bail jusqu'à l'expiration de deux ans à compter du 1er juillet 1898, et que le conseil exécutif rende un décret à cet effet, le bail demeurant valide et obligatoire sous tous autres rapports pour les raisons suivantes :

Je ne veux pas discuter ces raisons pour le moment, mais je ferai remarquer que c'est en 1897 que M. Davis demande ces délais qui, s'ils lui étaient accordés, feraient durer le bail jusqu'au 1er juillet 1900 ou virtuellement jusqu'à l'époque où le nouveau traité a été passé. Je ne sais si le conseil a rendu un décret ou non, mais je suppose qu'il n'en a pas rendu, parce que rien ne le montre dans les documents de la Chambre. Il n'y avait donc pas de contrat et nous arrivons à la deuxième période de cette transaction lorsqu'un nouveau bail a été passé le 19 octobre 1900. Quelle était la situation alors ? Il y avait bien un bail pour $1,000 de loyer, mais aucun loyer n'avait été payé, il y avait un contrat collatéral exécutoire dont les conditions n'avaient pas été remplies, et les parties au contrat étaient restés dans leurs positions respectives; enfin le contrat était, ainsi que les avocats s'expriment un *inutile pactum*. Il était lettre morte et les deux parties pouvaient se désister quand elles le jugeraient à propos sans se nuire l'une à l'autre. Telle était la situation en 1900 lorsque le gouvernement actuel fit un nouveau traité avec M. Davis. Je veux établir clairement que M. Davis n'a fait aucun déboursé, que les deux parties étaient parfaitement libres, et ne se devaient rien. En d'autres mots, d'après les conditions du bail signé par le ministre des Chemins de fer et Canaux d'alors, le gouvernement pouvait entreprendre les travaux lui-même, mettre fin au bail, et chacun reprenait sa position première sans dépenser un seul dollar. Mais le gouvernement avait dans l'intervalle fait les choses que j'ai rappelées et d'autres que je n'ai pas cru nécessaire de mentionner. Il ne faut pas oublier que depuis le jour où le gouvernement actuel est arrivé au pouvoir, il a été parfaitement libre d'agir comme bon lui semblait au sujet de ce contrat, et qu'il est responsable de tout ce qui a été fait entre 1896 et 1900. Bien que les positions ne fussent pas changées entre les parties, et que chacune pût se retirer de la convention sans perdre un seul dollar et sans pouvoir rien reprocher à l'autre, cependant la situation n'était pas sous tous les rapports exactement la même qu'en 1896. En d'autres mots—et c'est là un détail important —de nouveaux besoins avaient surgit. Il fallait avoir plus de force et plus de lumière. Au lieu de 50 forces de chevaux, le gouvernement en voulait 400. Les chiffres que je vais citer et l'exposé fait par l'honorable député de Lanark-sud montrent que cinquante forces de chevaux étaient à peu près le plus que le gouvernement voulait demander. En fait il demandait à M. Davis environ 40 forces de chevaux pour des fins définies.

Mais ce n'est pas de cette manière que le gouvernement a utilisé la force et la lumière. Rien dans le traité de 1896 n'indique que l'on se proposait d'éclairer le canal hiver et été avec le même nombre de lampes en hiver comme en été. En effet, je ne crois pas me tromper en disant que le gouvernement a inauguré tout un nouveau système en 1900, lorsqu'il a fait ce traité. Je veux pour être juste, lire ce que dit le contrat de 1896 :

Que le locataire fournira l'énergie électrique que l'ingénieur des Chemins de fer et Canaux jugera nécessaire à la manœuvre de toutes les écluses du canal de Cornwall, à raison de 63 dollars par force de cheval par année.

Remarquez bien que le contrat dit :

La manœuvre de toutes les écluses du canal de Cornwall.

Lorsque nous en viendrons à examiner le nouveau contrat nous verrons que la portée en a été beaucoup étendue sous ce rapport. Je ne veux pas parler de la lumière pour le moment ; je dirai seulement que les lampes devraient être placées à tels endroits, en telle quantité, et être allumées aux heures que l'ingénieur jugerait nécessaires. Non seulement on a étendu considérablement la portée du traité, mais on a inauguré tout un nouveau système. Le gouvernement était libre d'agir comme bon lui semble ; il avait droit de faire ou de ne pas faire ce nouveau contrat. Mais le développement rapide et sans précédent d'une nouvelle industrie a changé la situation. Les progrès que l'industrie électrique a faits entre 1894 et 1000 changent beaucoup l'état des choses, placent la force et la lumière électrique dans une situation nouvelle devant le public, et font que les contrats passés depuis 10 ans ont besoin d'être revisés. Je n'avancerai rien que je ne puisse appuyer sur des documents publics, et à ce sujet la Chambre me permettra de citer ce que disait M. M. P. Davis dans sa lettre du 30 novembre 1897 que j'ai déjà lue. Dans l'exposé des raisons qu'il alléguait à l'appui de sa demande de prolongation de délais il disait :

Le gouvernement ne m'a pas prévenu que j'aurais a lui fournir de l'énergie électrique pour la force ou de l'éclairage ainsi qu'il est dit dans le bail. Une autre raison c'est qu'il y a présentement en construction plusieurs grandes usines électriques à Niagara, à Lachine et à Chambly, et de plus, vu les grands progrès continuels que fait l'industrie électrique, j'ai cru qu'il était désirable d'en attendre

les développements avant de faire les frais considérables nécessaires pour l'exploitation dudit pouvoir hydraulique de l'île Sheik.

Nous avons là la preuve qu'à cette époque M. Davis comprenait que les conditions de l'industrie électrique changeaient rapidement, et qu'il était important pour le vendeur comme pour l'acheteur, d'adapter le contrat à ces conditions nouvelles, et de ne pars faire de traités dans lesquels toutes les éventualités ne seraient pas prévues. Il était surtout du devoir du gouvernement, en faisant un traité pour la lumière et la force électrique, de stipuler qu'on pourrait y faire des modifications de temps à autre, et à des époques assez rapprochées, aussi de fixer un prix assez bas en prévision de la réduction probable du coût de l'énergie électrique dans l'avenir. Mais cette lettre montre autre chose encore. Quoi qu'aient pu penser plus tard le gouvernement et M. Davis la lettre montre que ce dernier ne considérait le gouvernement obligé de se servir de la force et de la lumière électrique que lorsque l'ingénieur le jugerait à propos. C'est la première raison qu'il allègue. Nous voyons aussi qu'au commencement de cette deuxième période, lorsque le gouvernement a fait le contrat, le prix de la force électrique baissait et qu'on ne pouvait dire, vu le développement rapide que subissait l'industrie électrique, ce qui en serait dans un très petit nombre d'années.

Le gouvernement ne cesse de nous répéter qu'il n'a pas modifié l'ancien contrat. Les journaux ministériels sont tous remplis de ces mots—le même vieux contrat. C'est l'argument dont s'est servi le ministre de la Justice, l'autre soir, mais je ne vois pas que le gouvernement puisse y trouver beaucoup d'avantage. Quel était le devoir du gouvernement en 1900 ? La production de la lumière et de la force électriques avaient subi des développements considérables inconnus en 1894, et en 1900 les avantages étaient bien plus grands, de sorte que, puisque M. Davis refusait de remplir ses engagements, et vu que les conditions de l'industrie changeaient si rapidement, il était du devoir du gouvernement de ne pas se presser. Le gouvernement aurait dû, ou bien ne pas faire de traité du tout ou bien en faire un nouveau à des prix plus bas et proportionnés aux développements survenus. Les prix auraient dû être plus bas à cause des conditions nouvelles de l'industrie électrique et parce que le gouvernement achetait une plus grande quantité de force et de lumière.

Le ministre de la Justice a insisté beaucoup l'autre soir, 13 juillet, dernier, lorsque nous avons discuté cette question, sur le fait que les conditions du traité n'étaient guère modifiés. M. l'Orateur, je prétends au contraire que le gouvernement était obligé d'en changer, et je dis de plus qu'il les a modifiées, mais de façon à en rendre les conditions plus lourdes pour le peuple. Je veux préciser. Je parle d'après la lettre même du traité. Que demandait l'ancien traité ? La fourniture d'énergie pour la manœuvre des écluses et des écluses seulement, "au jugement de l'ingénieur." Qu'est-ce que cela veut dire? Cela veut dire la force électrique nécessaire, au jugement de l'ingénieur, pour la manœuvre des écluses ; cela veut dire la force suffisante et pas plus. Lorsque le contrat dit "au jugement de l'ingénieur" cela veut dire que l'ingénieur aura le pouvoir de changer la quantité suivant qu'il le jugera nécessaire. Je ne veux pas être déraisonnable. Je ne veux pas pousser mon argument plus loin. Je ne veux pas dire que vous auriez le droit de changer tous les jours, mais je prétends qu'en vertu de l'ancien contrat l'ingénieur pouvait dire : Nous avons besoin de tant de forces, 50 ou 60 chevaux dynamiques ; l'année suivante il pouvait en exiger plus, et M. Davis était obligé de les fournir. Aux termes de l'ancien traité l'ingénieur en chef avait droit de dire : Nous n'avons besoin que de 40 forces de chevaux, et si vous en fournissez davantage vous n'en serez pas payé. Voilà ce que signifient les mots "au jugement de l'ingénieur." Mais qu'avons-nous au lieu de cela? Nous avons un marché fixe pour 400 forces pour une somme de $25,-200 par an, ce qui n'empêche pas qu'on emploie le même nombre de personnes à travailler sur le canal. Le marché a commencé six mois avant l'époque à laquelle le gouvernement était exposé à avoir besoin de la force et vingt mois avant celle où il l'a utilisée réellement. Et même pendant ces vingt mois, ainsi que je le montrerai par les documents, on ne s'est servi que d'une partie de la force. Le contrat de 1900 établit lui-même que le gouvernement n'avait pas besoin de toute la forcea vant six mois :

> Ledit Michael P. Davis devra en vertu de ce contrat fournir à Sa Majesté un courant électrique d'une force de pas moins de 400 chevaux, et aussi fournir un courant électrique direct pour tenir allumées au moins 250 lampes à arc, et pas plus de 270 du consentement de la bailleresse, et ledit Michael P. Davis tiendra ces lampes allumées depuis le 1er mai 1901, et le courant pour la force, depuis le 1er octobre 1901.

Il est à présumer que cette convention a été faite dans les intérêts du peuple, mais le gouvernement aura de la peine à expliquer comment il se fait qu'il s'est engagé à accepter livraison de la force par M. Davis, non pas au printemps, à l'ouverture de la navigation, mais au 1er octobre, à la fermeture de la navigation. Le contrat fourmille de modifications ; nous y trouvons des développements merveilleux à mesure que nous avançons. J'ai dit que le traité de 1896 ne se rapportait qu'à la force nécessaire pour la manœuvre des écluses. Voici à ce sujet ce que dit le rapport du ministre sur lequel le décret du conseil de 1900 a été basé :

> Le soussigné recommande, conformément au dernier article, qu'il soit autorisé à passer un contrat avec M. P. Davis pour l'éclairage du canal Cornwall, le nombre de lumières ne devant pas être de moins de 250 lampes à arc de 2,000 bougies, ni plus de 270, à la discrétion du ministère, et le prix sera de 30 cents par

lampe pour chaque nuit qu'il sera nécessaire qu'elles soient allumées.

Puis vient la partie sur laquelle j'appelle tout spécialement l'attention de la Chambre.

De plus, le courant électrique nécessaire à la manœuvre des portes d'écluse, des valves et des ponts sur ledit canal, etc.

Ce décret change donc la quantité de force à fournir. Mais il y a plus. Dans le premier rapport il n'était pas question de 400 forces de chevaux, et je m'efforce de démontrer qu'on a modifié le contrat tous les jours, et qu'il n'y a pas moyen de voir par qui les modifications sont proposées. Dans ce contrat nous avons l'expression suivante :

Pour une quantité minimum de 400 chevaux——

Qui a proposé cette modification ? Je ne le sais pas. Mais voyons les faits. Nous avons d'abord le rapport du ministre qui donne plus d'extension au projet de 1896; quelques jours plus tard le décret de l'Exécutif va plus loin en disant que le minimum sera de 400 chevaux ; enfin nous voyons que dans le traité on a encore modifié ces conditions :

—au moins, en toute année, et aussi fournir et tenir allumées les lampes à arc à courant électrique direct au nombre de deux cent cinquante au moins, ou de deux cent soixante-dix au plus, sauf du consentement de la bailleresse.

Mais laissant de côté les mots explicatifs importants contenus dans le décret du conseil.

—pour chaque nuit qu'il sera nécessaire qu'elles soient allumées.

Mais ce n'était pas encore assez, le sous-ministre arrive à la rescousse et de la façon dont il interprète le contrat de 1900, il lui donne encore plus d'étendue. Cette interprétation du sous-ministre est peut-être la bonne, mais s'il en est ainsi, on ne s'est pas contenté de donner plus d'extension au projet de l'exécutif, dans la rédaction du contrat conformément à ce décret, mais le ministre lui donne une portée encore plus grande, ou bien les documents ne justifient pas son interprétation du contrat. Voici ce que, d'après la lettre que le ministre a écrite au secrétaire du département le 25 août 1902, le contrat est censé couvrir.

Sur la base ci-dessus voici quelle serait la répartition de la force électrique :

	Nombre de Chevaux.	Total.
Nouveau canal, portes d'écluses et de protection..	26 x 4	104
Ancien canal, portes d'écluses.	20 x 4	80
Nouveau canal, vannes..	26 x 1	26
Ancien canal, vannes....	20 x 1	20
Six barrages..	1 x 3-1 x 2	5
Nouveau canal, grues pour aider au remorquage des vaisseaux..	6 x 6	36
Ancien canal, grues pour aider au remorquage des vaisseaux..	5 x 6	30
Usines, servant aux canaux de Cornwall et Williamsburg..	.....	60

M. LENNOX.

Ce qui fait 220 chevaux de plus que ne comporte l'interprétation la plus généreuse du contrat que le gouvernement a fait en 1900. Je crois que j'ai le droit de dire que l'on a étendu et élargi ce projet graduellement suivant les circonstances diverses et les nécessités dans lesquelles se sont trouvés le gouvernement ou l'entrepreneur. Chacun de leur côté, ou tous les deux ensemble, je ne saurais dire. Le sous-ministre calcule tout cela et arrive à un total de 417 chevaux. Il faut donc, ou que l'honorable ministre prétende que c'est un exposé juste de la question ou bien il aura de la difficulté à défendre cette mauvaise cause. Qu'est-ce que cela signifie ? Cela signifie que si vous voulez mettre en opération diverses industries à un même endroit, mais en des temps différents, il vous faut avoir assez de force pour les mettre en activité toutes ensemble. Le ministre de la Justice prétendra-t-il nous faire accepter comme une chose rationnelle que toutes ces écluses, canaux de décharge, treuils et usines ont besoin d'énergie en même temps ?

Cependant le ministre, pour répondre aux arguments de l'auditeur général et pouvoir dire que celui-ci se trompe, prétend cela ; c'est son argument en faveur de l'entrepreneur et pour défendre ses prétentions que le gouvernement était justifiable en 1900 de passer marché pour 600 chevaux.

L'honorable M. FITZPATRICK : 400.

M. LENNOX : Eh bien, supposons que je m'adresse à un entrepreneur dans la ville, et que je lui dise, vous faites beaucoup d'affaires ? Oui, j'ai une clientèle qui me rapporte probablement——

M. EMMERSON : Il va falloir plusieurs entrepreneurs de pompes funèbres pour nous enterrer, si vous parlez encore bien longtemps.

M. LENNOX : Je me borne aux faits importants de la question. On nous a soumis 132 pages de matériaux que l'on a choisis dans une masse de documents et j'ai pris la peine de marquer avec soin les questions sur lesquelles je veux parler pour ne pas m'éloigner de mon sujet. Je vois le ministre d'Agriculture à son siège et je crois que je vais continuer l'exemple que je donnais. Un fonctionnaire élevé du gouvernement—je nedonnerai pas son nom—qui a travaillé un certain temps au recensement de la population et qui a trouvé que ça n'allait pas très bien, est allé dans la ville pour se renseigner par lui-même. Il s'adressa à un entrepreneur de pompes funèbres et lui dit : Combien enterrez-vous de personnes ? Environ 10,000 par année. Prétendez-vous dire que vous avez des cercueils en assez grande quantité pour enterrer 10,000 personnes par année ? L'entrepreneur répondit : Je ne m'attends pas que tout ce monde mourra le même jour. Mon honorable ami, peu importe son nom, qui était chargé du recensement continue sa route et entre dans la maison proprette d'un de nos concitoyens canadiens-français,

où il voit une preuve évidente que l'avenir de la nation n'est pas en danger, car il a devant lui une famille de huit ou dix enfants. Il dit à la ménagère : Ma bonne dame, ces enfants sont-ils tous à vous ? Elle répond que oui.—Ma bonne dame, vous ne me tromperez pas ainsi. Est-ce là le berceau ?—Oui. —En avez-vous plus qu'un ?—Oui, j'en ai un autre. Il répondit : Vous ne me tromperez pas ; comment, deux berceaux pour dix ou onze enfants !—Mais, dit la femme- vous devez savoir, mon cher monsieur, que nous ne comptions pas que ces enfants viendraient tous au monde le même jour. Alors, l'homme qui porte l'épée dans un main et la faucille dans l'autre, va chej un cultivateur et lui dit : Je veux vous vendre un moteur. Vous avez besoin de force pour faire marcher votre batteuse, votre machine à arracher et à écraser les navets, et les autres différents instruments aratoires. Le cultivateur répond oui. Alors l'honorable ministre dit: Pour mettre toutes ces machines en mouvement il vous faut une force de 35 chevaux et c'est ce que je veux vous vendre. L'homme répond : Je ne suis pas tout à fait fou, je n'apporte pas tout mon grain à la fois dans la grange, et je ne le batterai pas tout le même jour. Et il en est ainsi de toute chose. Je vois devant moi des honorables députés qui aujourd'hui parlent anglais et français, mais ils n'ont pas besoin de deux langues pour cela, parce qu'ils ne parlent pas les deux langues en même temps. En d'autres mots, lorsque le sous-ministre essaye de faire croire que le gouvernement a été justifiable de prendre cette quantité considérable de force, parce que toutes les portes et tous les appareils du canal de Cornwall réunis ensemble représentent 800 forces de chevaux il nous demande de croire une chose qui est évidemment ridicule.

On a donné au contrat pour l'éclairage une extension à peu près semblable. Je ne prendrai pas la peine de le lire, parce que la Chambre le connaît. L'ancien traité ainsi que je l'ai dit, ne fixait pas de limites. Le gouvernement pouvait prendre plus ou moins de lampes, à son choix. Il pouvait même ne pas en prendre du tout, suivant l'interprétation que M. Davis a donnée au contrat dans une lettre que j'ai lue. En vertu du nouveau contrat la marge n'est que de vingt lampes. Le gouvernement est obligé d'en prendre 250 et ne peut pas en exiger plus de 270, et le ministre n'a plus le droit de décider de temps à autre combien de lampes il faudra allumer. Pour prouver que dans l'ancien traité le gouvernement avait ce droit absolu, il ne m'est pas nécessaire de chercher plus loin que dans les documents officiels que nous avons sous la main. Les déclarations de M. Newcombe, le sous-ministre de la Justice, sont non seulement la justification la plus complète des prétentions de l'auditeur général, mais elles montrent l'abandon significatif que le gouvernement a fait des conditions contenues dans le traité de 1896, en même temps que ses prétentions lorsque les différends avec l'auditeur général ont commencé. M. Newcombe écrit le 13 novembre 1902, le même jour que le conseil de la trésorerie a décidé contre l'auditeur général. On lui avait posé la question :

L'ingénieur en chef a-t-il le droit d'ordonner à M. Davis d'intercepter le courant électrique de toutes les lampes sur le canal pendant une journée, une semaine, ou toute autre période de temps qu'il voudra ?

Il répond :

Je suis d'avis qu'il en a le droit. Le traité du 25 juin 1896 avec M. Davis lui en donne certainement le droit.

Il est bon de noter qu'il mentionne le traité de 1896 et le distingue de celui de 1900. Après avoir parlé d'autres choses il dit plus loin :

Le bail ne fixait ni minimum ni maximum, mais le locataire était obligé de fournir le nombre de lampes que l'ingénieur en chef jugerait nécessaires. Il pouvait en exiger un grand nombre ou un petit nombre, ou il pouvait n'en pas prendre du tout. Je suis d'opinion que d'après le nouveau contrat l'ingénieur a encore le droit de n'accepter que le nombre de lampes dont il aura besoin et pendant la période de temps qu'il désignera.

Prétention qui forme un contraste étrange avec celle du gouvernement à un date ultérieure, mais qui s'accorde parfaitement avec son attitude jusqu'à cette date.

Je dois faire remarquer que si l'interprétation que M. Davis donne au contrat est la bonne, il est clair que le ministre des Chemins de fer et Canaux en signant le contrat du 19 octobre 1900, a excédé l'autorité que lui était conférée par le décret de l'exécutif du même jour, car le décret voulait dire évidemment que le gouvernement ne pouvait être appelé à payer que pour " les nuits pendant lesquelles l'éclairage serait nécessaire et fourni ".

C'est M. Newcombe lui-même qui met entre guillemets les mots " les nuits pendant lesquelles l'éclairage sera nécessaire et fourni."

—et si des procédures étaient prises devant les cours de justice, je crois que le contrat serait modifié en conséquence.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député voudrait-il me dire quel est le document qu'il lit dans ce moment?

M. LENNOX : C'est le document marqu G-10, qui contient l'opinion du sous-ministre de la Justice. Ce document jette beaucoup de lumière sur la question, mais pas autant encore que d'autres documents que je lirai dans quelques instants. Mais avant cela je veux lire encore un extrait de celui-ci, qui montrera que les changements les plus importants ont été faits au contrat. Le sous-ministre fait remarquer que le ministre des Chemins de fer et Canaux a excédé les pouvoirs qui lui ont été conférés par le décret de l'exécutif ; qu'il a dépassé son autorité ; que les termes du contrat ne sont pas en conformité avec ceux du décret, et que tant

qu'une cour de justice n'aura pas fait de modification au contrat, on pourra dire que le contrat de 1900 et celui de 1896 sont bien différents, et que cela causera une dépense de plusieurs milliers de dollars de plus par année, et d'un demi-million pendant la durée du contrat. On demande à M. Newcombe :

L'ingénieur a-t-il le droit de faire allumer le nombre de lampes qu'il voudra entre une et deux cent cinquante lampes.

Il répond comme suit :

Je crois qu'il a ce droit, mais le gouvernement sera tout de même obligé de payer pour le minimum fixé de 250 lampes, à moins, ainsi que cela s'est déjà produit, que le locataire ne puisse pas fournir les 250 lampes.

C'est là une modification très importante, car d'après le contrat de 1896 le gouvernement n'était obligé de payer que pour la lumière qui était fournie, et il avait le pouvoir de dire non pas seulement une fois pour toutes, mais de temps à autre, quel nombre de lumières il voulait avoir. Je ne prétends pas dire que le gouvernement avait le droit de se conduire d'une façon arbitraire et déraisonnable ou de changer ses ordres à des intervalles rapprochés, mais il pourrait les modifier lorsque les besoins du service public le demanderaient. Une étude des modifications que je viens d'indiquer montrera qu'elles entraînent une dépense supplémentaire de $22,000 par année, d'après le nouveau contrat, et lorsque toutes les conditions de ce contrat seront bien établies, de $26,000 par année ou plus de la moitié du montant total que M. Davis réclame en vertu de celui de 1900.

Le changement dans la durée du contrat de 21 ans à 84 ans est aussi très important. J'ai trop de respect pour mon chef qui a discuté ce point très à fond, pour y revenir moi-même, et si j'en ai parlé en passant, ce n'est que parce que cela fait partie de la base principale de ma critique du contrat de 1900 et de mon attaque contre le gouvernement à ce sujet.

On peut cependant arguer avec raison que ce document de 1896 était un bail et un permis; que le gouvernement loua à cette époque la force hydraulique du canal à un prix raisonnable, en considération du fait qu'on allait établir une industrie le long du canal, et le gouvernement se réservait le droit d'acheter de M. Davis la force et la lumière électrique qu'il jugerait à propos. Le gouvernement ne s'est jamais obligé alors à acheter une seule ampère d'énergie électrique contre son gré. Telle a été l'interprétation que le gouvernement et M. Davis lui-même ont donné au bail entre 1896 et 1900. Ce qui le prouve, c'est que le bail ne contient aucuns règlements concernant la livraison de la force et de la lumière électriques, tandis que l'on appuie principalement sur la question du bail à $1,000 de loyer par année. Nous ne sommes pas obligés cependant d'avoir recours à cet argument. Dans le document signé en 1895, il y a deux contrats distincts; le premier concernant la location de la force hydraulique du canal à M. Davis, le deuxième concernant l'énergie électrique que ce dernier s'engageait à fournir; ces deux contrats pouvaient tout aussi bien être faits séparément que contenus dans le même document. L'honorable ministre de la Justice a montré beaucoup d'habileté et de science professionnelle dans le plaidoyer qu'il a fait en faveur des prétentions du gouvernmeent, mais il était facile de voir que ce n'était qu'un plaidoyer d'avocat et il n'a pas réussi à porter la conviction dans l'esprit des membres de cette Chambre.

Le décret du 9 octobre est le premier acte que nous devons examiner. Ce décret est basé sur un rapport du ministre, daté le 26 septembre. Il a été rendu après 1900 et après que M. Davis eut demandé le privilège, ou ainsi que le ministre de la Justice et le premier ministre l'ont déjà expliqué, à la demande de M. Davis lui-même. Ce décret dit :

Ledit contrat est fait pour une durée de vingt et un ans.

Ceci montre que M. Davis et le gouvernement étaient d'avis que l'ancien contrat n'allait pas au delà de 21 ans, et il est évident que M. Davis était satisfait du bail et du contrat, de 1896, et aussi du décret du 26 septembre. Le 9 octobre lorsque la question vint devant la conseil rien ne fut changé dans la durée du contrat concernant la force et la lumière électrique. Mais ce n'est pas tout. C'est vers cette époque que M. Davis ne fut plus satisfait, et comme nous sommes dans un temps d'expansion, M. Davis songea à obtenir davantage. Je ne le blâme pas puisqu'il avait affaire à un gouvernement docile. Le gouvernement rend donc le 16 octobre 1900 un décret basé sur un rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, daté de la veille, proposant que le décret du 29 octobre autorisant le marché avec M. Davis, fût amendé en changeant la durée de 21 ans mentionné au contrat, en un renouvellement tous les ans jusqu'au 1er juillet 1879, en conformité avec le bail accordé à M. Davis concernant la force hydraulique du canal. Si l'ancien traité était déjà conforme au bail qui est sans aucun doute denouvelable tous les 21 ans; si ce bail et ce contrat allaient ensemble, alors ce document était absolument inutile, et nous avons la preuve que pour la troisième fois le gouvernement et M. Davis reconnaissent que le premier contrat entre eux pour la force et la lumière n'était que pour une période de 21 ans. Le bail dit encore :

Rien dans le présent contrat ne pourra être interprété comme changeant, à part ce qui est ci-dessous spécifié et pourvu, aucune des conditions du présent bail.

Le ministre de la Justice s'appuie sur ce que je viens de lire, mais il y a dans le premier contrat un article que personne n'a encore essayé d'expliquer, et je serais très heureux si l'honorable ministre de la Jus-

tice voulait nous dire ce qu'il en pense. Cet article se lit comme suit :

Cette convetion demeurera en vigueur pendant vingt et un ans, à compter de la date dudit contrat n° 12336——

C'est le premier bail.

—et sera de nouveau prorogée subséquemment, au moyen de renouvellements successifs, jusqu'au dernier jour de juillet 1878, le terme de cette convention devenant ainsi coexistant avec celui du bail, et elle liera Sa Majesté, ses successeurs et ayants-droit, et ledit Michael P. Davis, ses exécuteurs, administrateurs et ayants-droits.

Il ne peut y avoir de langage plus clair et plus net que cela, et nous attendons les explications du ministre de la Justice. Je ne lui demande pas d'expliquer des points qui sont contestés, mais ceux que le gouvernement a déjà interprétés d'une certaine façon lorsqu'il n'y avait pas de divergence d'opinion à leur égard, et que le département trouve nécessaire maintenant de montrer sous un autre jour. Le gouvernement n'a pas dépensé d'argent en vertu du contrat de 1896, entre cette année-là et 1900, mais le pays a payé plus de $22,000 par année en vertu du contrat de 1900 jusqu'au moment où l'auditeur général est venu à la rescousse, et a combattu comme pas un homme n'a encore combattu en ce pays, contre toutes les forces réunies du gouvernement jusqu'à ce qu'il eût délogé tous ses adversaires de leurs positions, et ait forcé le gouvernement à faire un contrat plus raisonnable.

Le contrat de 1900 est donc bien différent de celui de 1896. En vertu de ce dernier le gouvernement n'a pas eu un sou à débourser, et en vertu de celui de 1900, il a payé $52,000 autorisés par décret de l'exécutif, mais pour des raisons que je donnerai plus loin il a révoqué ce décret. Non seulement les deux contrats ne sont pas du tout les mêmes, mais le dernier est des plus étranges. Il autorise le gouvernement à payer pour la force électrique à une saison de l'année à laquelle il n'en a pas besoin, de sorte que nous avons payé pendant six mois virtuellement pour rien, ce qui représente une dépense d'environ $12,000. Nous devrons commencer à utiliser et payer la lumière le 1er mai 1901 au lieu du 1er octobre 1901, comme on a fait pour la force, et bien que nous puissions dire que le gouvernement avait raison sur ce point, il n'a pas persisté dans l'attitude qu'il avait prise. Il l'a abandonnée et je demanderai au ministre de la Justice de nous expliquer—parce que je crois que cela demande explication—comment il se fait que malgré le contrat qui disait que le gouvernement commencerait à prendre la lumière le 1er mai, l'exécutif rende successivement deux décrets basés sur deux rapports du ministre des Chemins de fer et Canaux, dans lesquels le gouvernement abandonne la condition raisonnable fixant au 1er mai la date à laquelle M. Davis commencera à fournir la lumière électrique, et cela sans exiger de ce dernier aucune concession en retour. Voici ce que je trouve dans un des rapports en question à ce sujet.

Le ministre soussigné, agissant au nom de Sa Majesté le Roi en vertu d'un décret du Conseil daté le 29 juin 1901, a convenu avec Michael P. Davis, ci-désigné, que la date à laquelle ledit Michael P. Davis devra commencer à fournir les lampes allumées ci-mentionnées sera le 1er jour d'octobre 1901, au lieu du 1er jour d'août 1901, ainsi que stipulé précédemment.

Ceci doit être une deuxième convention, parce que la première fixait le 1er mai, et celle-ci dit que non seulement M. Davis commencera à fournir la force électrique à une époque de l'année où le gouvernement n'en a plus besoin, mais la lumière aussi bien, et lorsqu'il n'est plus nécessaire d'éclairer le canal. Les deux services commencent donc le 1er octobre maintenant. Nous dépensons la lumière tout l'hiver, afin de l'avoir six mois d'avance prête pour l'ouverture de la navigation au printemps. Mais il y a autre chose et je n'en aurais pas parlé si cette chose n'avait pas une signification considérable. On dit que M. Davis a été prêt à fournir l'énergie électrique pour la force et la lumière le 24 octobre et qu'il l'a réellement donnée ce jour-là, mais je me hasarderai à dire que ce n'est pas exact, et pour appuyer ma dénégation je lirai le rapport suivant, portant la date du 26 octobre 1901, deux jours après la date à laquelle on dit que M Davis a fourni la force et la lumière électriques :

Le ministre soussigné, agissant au nom de Sa Majesté le Roi en vertu d'un décret du Conseil daté le 30 octobre 1901, a convenu avec Michael P. Davis, ci-désigné, que la date à laquelle ledit Michael P. Davis devra commencer à fournir les lampes allumées ci-mentionnées, sera le 15 novembre 1901 au lieu du 1er octobre 1901.

De sorte que nous avons deux jours après la date à laquelle on dit que la lumière a été fournie, un document portant le sceau du ministre des Chemins de fer et Canaux, signé par M. Jones, secrétaire, et par M. Davis, et attesté par deux témoins, prolongeant les délais jusqu'au 15 novembre. La lumière n'a donc pas été fournie le 24 octobre, et nous avons la preuve que le gouvernement a manqué à son devoir en prolongeant ce contrat qui était déjà mauvais, et que personne ne peut plus défendre aujourd'hui, à moins de se poser en défenseur avoué des grandes sociétés et des entrepreneurs contre les intérêts du peuple. L'auditeur général a condamné cette méthode, et pour l'avoir condamné il a été condamné lui-même. Pour l'avoir répudié, il a été répudié, mais les événements l'ont amplement vengé. On me permettra de dire que l'interprétation et l'attitude du gouvernement étaient correctes tant que l'auditeur général a laissé faire. Jusque-là la conduite du gouvernement était

assez rationnelle. Il avait par intervalles des moments de lucidité, mais du jour où l'auditeur général s'est rebellé, tous les ministères se sont ligués pour l'écraser et appuyer les prétentions de M. Davis qui ont fait obtenir à ce dernier, d'après leur admission même, $22,000 de plus par année que la somme à laquelle il avait droit. Non seulement avons-nous la preuve de négligence grossière dans la manière dont ce contrat a été rdigé, mais aussi d'un mépris souverain des droits et intérêts du peuple dans ses conditions principales. En voici un exemple. M. W. A. Stewart, surintendant du canal écrit :

Je ne me suis pas occupé de noter si toutes les lampes étaient allumées tous les soirs. De fait, c'était simplement pour me renseigner moi-même que je me suis occupé de l'éclairage électrique, parce qu'on m'avait dit que le gouvernement ne l'avait pas encore accepté, et jusque-là je n'avais rien à y voir.

Le 25 février 1902 le même M. Stewart écrit à M. Collingwood Schreiber au sujet du nombre de lampes nécessaire pour les mois d'hiver, et je vais lire ce document pour prouver qu'à cette époque on interprétait le contrat comme l'a interprété plus tard M. Newcombe, à savoir que, nonobstant le contrat de 1900, le gouvernement avait le droit de fixer le nombre des lampes qui devaient être allumées. Ce document montre aussi le nombre de lampes nécessaire pendant les mois d'hiver. M. Stewart dit :

Monsieur,—En réponse à votre demande du 22 courant je proposerais de placer, pendant la saison d'hiver, sur le canal Cornwall les lumières ainsi que je l'indique ici.

Puis il indique les endroits où les lumières devront être placées, le nombre à chaque endroit, et l'addition forme un total de 30 lumières comme devant suffire à l'éclairage du canal et non pas 250. Il dit :

Ce nombre de lampes suffira pour donner un bon éclarage à tous les endroits où il nous faudra travailler pendant la saison d'hiver.

Voyons maintenant ce qu'a fait le département. Il donna avis du rapport à M. Davis et celui-ci interpréta de la même façon cette question, ainsi qu'on peut le voir par la lettre suivante adressée à M. Jones :

M. L. K. Jones,
Secrétaire du ministère des Chemins de fer et Canaux.

Monsieur,—Je reçois votre lettre du 19 février concernant l'éclairage du canal de Cornwall. Voulez-vous, s.v.p., me laisser savoir quelles lampes vous désirez que nous n'allumions pas.

De sorte qu'à cette époque, avant que l'auditeur général entrât en scène, le département des Chemins de fer et Canaux considérait qu'il avait le droit de fixer le nombre de lampes qui devait être allumées, et M. Davis était du même avis. Cela apparaît d'une façon encore plus claire dans une lettre de M. Jones à M. Davis :

J'accuse réception de votre lettre du 21 me demandant des renseignements concernant votre contrat du 19 octobre 1900 au sujet de la livraison de 400 forces de chevaux d'énergie électrique et de l'éclairage du canal de Cornwall par 250 lampes électriques.

En réponse j'ai reçu ordre de vous dire que lorsque la navigation est close et le canal fermé, le gouvernement ne veut avoir en vertu du contrat en question que les trente lumières désignées dans la liste ci-jointe.

Avant donc que survînt le différend entre l'auditeur général et le gouvernement, le département et M. Davis s'accordaient quand au nombre de lumières que le gouvernement était obligé de prendre, et ce nombre devait être suivant les besoins du service public de temps à autre. Il y a une autre lettre que je veux lire. Elle porte le numéro 634 du département des Chemins de fer et Canaux. C'est évidemment un dossier de ce qui a passé par le département jusqu'à ce temps-là.

Commis du contentieux, 8 février 1902.
Rapport sur le sujet, 13 février 1902.
Avis qu'il n'y a pas de nécessité d'éclairer le canal pendant la fermeture de la navigation.
19 février 1902, M. P. Davis.

Qu'est-ce que cela signifie ? Cela signifie que le département ne jugeait pas nécessaire que le canal ft éclairé après la clôture de la navigation. La Chambre me permettra encore une citation du rapport marqué " Dossier 634-1,186, 144 " ; chiffres qui veulent dire l'éclairage du canal de Cornwall. Je ne sais pas par qui le rapport a été préparé, mais il l'a certainement été par un fonctionnaire du département. Au sujet du contrat avec M. Davis le rapport dit :

Ce contrat ne dit pas que les lampes ne seront allumées que lorsque l'ingénieur en chef le jugera à propos, mais il y a un article dans le contrat qui dit que rien dans le présent contrat ne pourra être interprété comme modifiant à part ce qui est ci-dessus spécifié aucune des conditions du présent bail. Si l'on étudie le bail et le contrat conjointement, car le contrat fait en réalité partie intégrante du bail, M. Davis n'a aucun droit en justice et ne peut réclamer de paiement pour de l'éclairage que l'ingénieur en chef n'a pas demandé.

On pourra alors communiquer à M. Davis le rapport du surintendant du canal, et lui demander simplement pourquoi il éclaire tout le canal.

13 février 1902.

De sorte que nous avons des preuves abondantes que non seulement le gouvernement a changé en 1900 le contrat de 1896 d'une façon matérielle et tout à fait fatale, mais il a changé encore d'opinion très souvent suivant que les circonstances paraissent le demander et pour des raisons qu'on n'a pas encore données. Je désire ici lire deux lettres de l'auditeur général dont l'une très courte, qui jette beaucoup de lumière sur la question. La première fait connaître la situation dont j'ai déjà parlé, à savoir que, bien que le département ait toujours contredit l'auditeur général, bien qu'on lui ait toujours refusé les renseignements qu'il deman-

dait, cependant dans chaque lettre il montre le désir persistant de se mettre d'accord avec le département, si la chose est possible sans sacrifier ses convictions et les droits du peuple :

Bureau de l'auditeur,
Ottawa, 6 octobre 1902.

Monsieur,—Il sera bon d'attirer l'attention du conseil de la Trésorerie sur la page 7 du bail passé avec Michael P. Davis le 25 juin 1896, où sont décrites les circonstances dans lesquelles le bail peut être résilié. Il semble évident que d'après les clauses du bail, M. Davis n'aurait aucun droit de s'opposer à sa résiliation, qui serait pour le gouvernement un moyen facile de sortir de deux embarras sérieux, à part l'embarras du bail lui-même. Ces deux embarras sont, naturellement, le paiement de lampes dont quelques-unes ne servent pas, et le paiement de la force électrique que l'on n'utilise d'aucune façon.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. L. McDOUGALL,
Auditeur général.

Le secrétaire du conseil de la Trésirerie.

Ceci était écrit le 6 octobre 1902, et la réclamation de M. Davis avait été faite le 24 octobre 1901. Voici une lettre d'une date plus récente.

Bureau de l'Auditeur,
Ottawa, 11 octobre 1902.

Monsieur,—Depuis la lettre que je vous ai écrite sur la question de la force et de la lumière électriques au canal de Cornwall, j'ai pensé qu'il doit exister, bien que j'en aie cherché, avec le plus grand soin mais sans succès, quelque fait ou explication capable de diminuer le désagrément des conclusions auxquelles je suis arrivé.

Puis-je vous demander d'envoyer mes autres lettres en même temps que la présente au ministère des Chemins de fer et Canaux, dans l'espérance qu'avant que cette question soit jugée par le conseil de la Trésirerie, et subséquemment rendue publique, l'élucidation possible de la question soit obtenue.

Je ne puis ouvrir la bouche que pour critiquer ; mais après vingt-quatre années de service, il est vraiment décourageant de constater que les critiques que je me suis permis de formuler n'ont abouti qu'à cette transaction, qui, eu égard à son importance et à sa nature, est une des plus inexplicables qui m'aient jamais été soumises.

S'il ressort de la réponse du ministère des Chemins de fer que je me suis trompé au détriment du ministère, veuillez m'en informer, afin que je puisse retirer toute critique défavorable. Jetons un coup d'œil sur la situation des services qui font l'objet des deux contrats, et cela avant que le deuxième contrat, de 1900, eût été souscrit.

1. Lumière électrique.—Il est convenu d'un prix de 30 centins par lampe, par nuit. Seulement, il ne doit entrer en ligne de compte, pour le paiement, que les lampes utilisées et pour l'espace de temps et pour la durée de leur utilisation. En vertu de pareille convention, comme le canal est fermé, au moins la moitié de l'année, il s'en suit qu'un sixième de ce nombre seulement——

En réalité, moins d'un huitième.

—les lampes utilisées pour l'éclairage des ponts—compteraient. Si, pour une raison quelconque, d'autres lampes ne sont pas utilisées, pendant que le canal est en exploitation, elles ne doivent point entrer en ligne de compte.

2. Energie électrique—en vertu du premier traité, le paiement doit être basé sur la quantité utilisée, et il doit être pris des mesures pour déterminer la quantité utilisée.

En vertu de la deuxième convention, celle de 1900—

(1) D'après la prétention du ministère des Chemins de fer, l'éclairage doit se payer sur le pied de toutes les lampes utilisables, et pour chaque nuit de l'année.

(2) Quant à l'énergie électrique, de l'avis du ministère des Chemins de fer, il nous faut maintenant payer sur le pied de 400 chevaux vapeur, à dater du 24 octobre, à la veille de la fermeture des canaux, et il n'existe pas d'installation électrique qui permette l'utilisation d'un seul cheval-vapeur.

La situation des deux parties contractantes est parfaitement définie ici et il est manifeste que l'auditeur général désire qu'il soit effectué une convention satisfaisante. Il ajoute :

Avec un sang-froid remarquable, on demande le paiement de l'énergie électrique, sur le pied de $25,300 par année, à dater du 24 octobre 1901 ; tandis que, au lieu de prendre les mesures voulues pour mettre le gouvernement en état d'utiliser l'énergie à dater de l'époque où il devait en payer le prix, et cela en stipulant que les travaux se rattachant à la communication électrique avec les portes d'écluses commenceraient de bonne heure dans l'été de 1901, on ne fait dater l'entreprise que du 20 mai 1902. Les travaux devront être achevés le 15 août 1902.

Voilà qui prouve que le gouvernement n'a pas pris de mesure pour rendre ce pouvoir utilisable.

Est-ce M. Schreiber qu'il faut rendre responsable de cet état de choses, auquel il eût été si facile d'obvier ? Il n'est pas de fonctionnaires de l'tEat avec lesquels j'aie noué de relations plus agréables qu'avec M. Schreiber, et il me fait peine d'être obligé de faire ces observations.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. L. McDOUGALL.

Voyons maintenant quelle est la prétention émise par l'auditeur général, et à la lumière du contrat intervenu avec M. Davis, la réclamation de ce dernier. C'est à dater du 24 octobre qu'il réclame paiement, tant pour l'éclairage que pour la force. Je citerai tout à l'heure une autorité qui établit que, pendant une période de 20 mois subséquente à la date à laquelle la plainte a été formulée, l'énergie électrique utilisable n'a pas été supérieure à 20 chevaux-vapeur. La réclamation de M. Davis est de $27.375 par année pour l'éclairage électrique et de $25.200 pour 400 chevaux-vapeur, au taux de $63 par année, soit une totalité de $52,-575. Il ressort du témoignage de l'entrepreneur que le gouvernement n'a pas pris les mesures voulues pour rendre ce pouvoir utili-

sable, et il a donné une telle extension à l'entreprise qu'il est évident que quand bien même il aurait eu besoin de toutes les lampes et de toutes les unités de force stipulées au contrat, il a foulé aux pieds les droits du public au point d'autoriser l'entrepreneur à faire son exploitation, l'automne, à la clôture de la navigation, au lieu de l'obliger à le faire au commencement de la période de navigation, et tout cela, de la façon la plus singulière, en ce qui concerne la force électrique d'abord, puis la prorogation de délai relativement à l'éclairage, plus tard.

Je ne veux pas abuser de la patience de la Chambre ; seulement je dois dire que j'ai fait une étude approfondie de la question et je tiens à mettre en plein relief les faits les plus saillants, à notre point de vue. Je tiens d'autant plus à m'acquitter de cette tâche que le chef de l'opposition ayant été forcé de s'absenter ce soir, tout le fardeau de cette démonstration retombe sur nos épaules.

Ainsi que je l'ai fait observer, non seulement l'auditeur général a pris une attitude inattaquable, pleinement justifiée par le résultat de l'enquête, mais l'avis qu'il a énoncé sur la qustion est parfaitement exact et légitime, si toutefois, M. Newcombe a bien exposé la question de droit. Je le sais, on peut citer contre cette prétention d'autres opinions de jurisconsultes, d'un très grand poids ; mais si je me range à l'avis de M. Newcombe plutôt qu'à celui exprimé, peut-être avec trop de précipitation, par d'autres avocats éminents que le ministre a consultés, ce n'est pas que l'opinion de M. Newcombe vienne à l'appui de mon argumentation, mais c'est qu'il s'impose à mon jugement et à mon approbation. Inutile de donner de nouveau lecture de l'avis exprimé par M. Newcombe ; seulement je tiens à dire ici pourquoi cet avis me semble marqué au coin de la sagesse. Quand il a apposé sa signature au bas de ce contrat, le ministre des Chemins de fer et Canaux n'était nullement autorisé à outrepasser le décret de l'Exécutif, ce qu'il a fait, en souscrivant le contrat, lorsqu'il a omis les dispositions spéciales figurant dans ce décret de l'Exécutif, dispositions qui auraient réglementé les droits de M. Davis et sauvegardé ceux du pays, dans le sens que nous avons indiqué et dans le sens de la prétention de M. Davis et comme le tribunaux eux-mêmes l'auraient décidé, de l'avis de M. Newcombe, si la question leur eût été soumise.

Le gouvernement modifie son attitude, à dater du moment où l'auditeur général prend part au débat, vers le mois d'avril 1902. Non seulement, il varie, son attitude, mais malheureusement, il prend une décision hostile à l'intérêt public, et au lieu de donner au traité l'interprétation que je viens de signaler, le gouvernement se prétend absolument tenu de verser à M. Davis les $52,000 que celui-ci réclame et qu'il doit payer ce prix. Le prix de toutes les lampes, pour chaque jour de l'année, si elles sont réellement utilisables, et celui des 400 chevaux-vapeur, s'ils sont utilisables. Qui a provoqué ce changement d'attitude ? Il faut en chercher la cause dans l'attitude même de l'auditeur général, car ces messieurs ont non seulement soutenu, envers et contre tous, la légitimité de leur attitude, mais ils ont même adopté un décret infirmant les décisions de l'auditeur général. Il est possible qu'à cette époque, le gouvernement n'eût pas encore sous les yeux la lettre contenant l'avis du sous-ministre de la Justice ; mais abstraction faite de cette dernière question, le gouvernement mérite également censure.

Un mot au sujet du décret de l'Exécutif, car il jette une vive lumière sur la question. Ce que je tiens à mettre en plein relief ici, c'est que si ce changement d'attitude du gouvernement a abouti à la réalisation d'une économie de $22,000 par année, soit près de trois-quarts de millions de dollars, économie importante en elle-même, mais encore bien plus importante au point de vue du principe en jeu, la protection du trésor public, ce résultat est dû à la vigilance, à l'esprit d'initiative, au dévouement à la chose publique dont a fait preuve cet éminent serviteur du parlement qui jouit de l'estime et du respect de tous les députés sans distinction de partis, et auquel le parlement, il y a un quart de siècle, a confié la mission de s'interposer entre le gouvernement et les entrepreneurs et de veiller au fidèle emploi des deniers publics. Que déclare le conseil de la trésorerie? Il affirme explicitement qu'après avoir mûrement étudié les documents et la correspondance, il est d'avis que l'auditeur général a tort et qu'il faut infirmer sa décision. Voilà ce qu'il déclare, en substance, sans alléguer de raisons à l'appui, comme il aurait dû le faire. Si je me reporte à quelques années en arrière, alors qu'il régnait un ordre de choses bien préférable, et le député de Lanark-sud (M. Haggart) sait parfaitement à quelle époque je fais allusion—je constate que fort souvent, dans les décrets de l'Exécutif et les décisions du conseil de la trésorerie, il est allégué des raisons à l'appui de ces décisions, mais aujourd'hui on se dispense de le faire. Quelquefois, dit-on, un jugement peut être excellent, bien qu'appuyé sur de mauvais considérants, et par conséquent il est préférable de ne pas énoncer de considérants ni de motiver un décret. Mais dans ce cas-ci, jugement et considérants, tout est mauvais, entaché d'un vice radical. Voici ce que déclare le conseil de la trésorerie, après avoir formulé son jugement définitif.

> Le conseil observe que l'auditeur général a soulevé certains doutes sur l'économie de la convention intervenue entre le gouvernement et M. Davis. Ces objections, ainsi formulées, devront fournir matière à enquête, pour l'avenir ; mais elles n'intéressent nullement l'obligation qui incombe au gouvernement d'effectuer le paiement des services rendus, en vertu des contrats existants.

Ainsi, comme le déclare le conseil de la trésorerie, les objections formulées par

l'auditeur général devront fournir matière à enquête, pour l'avenir; mais elles ne concernent nullement l'obligation qui incombe au gouvernement de payer les services rendus par le passé. Le conseil avait alors sous les yeux la lettre du sous-ministre de la Justice. Il avait demandé cette lettre. Il tenait à l'avoir sous les yeux, avant de prendre une décision, et il savait parfaitement qu'elle n'était conforme ni à la vérité des faits ni au droit. Il n'ignorait nullement qu'il eût le pouvoir de redresser ce tort, de s'adresser au tribunal, qui réparerait l'erreur commise. D'ailleurs le conseil savait que lorsque l'exécutif rend un décret, le document qui comporte pareil abus de pouvoir n'a pas plus de valeur que la feuille de papier que j'ai dans la main, et si les membres du conseil de la trésorerie ignoraient cela, ils étaient indignes de la haute situation qu'ils occupaient. Au demeurant, l'auditeur général a été pleinement vengé ; car quelques mois plus tard, lorsqu'il fut question de régler le compte en question, le gouvernement fit une réduction sur le pied de l'estimation établie par l'auditeur général. A cette époque, M. Courtney, le sous-ministre des Finances, écrivit à M. Schreiber pour l'avertir et le mettre au courant de l'impasse où il se trouvait acculé, M. Courtney dit :

> Néanmoins, le conseil est d'avis que les objections ainsi soulevées par l'auditeur général méritent enquête approfondie, et dans ce but, il importerait d'obtenir l'aide d'experts électriciens tout à fait indépendants, afin de constater s'il serait possible d'effectuer quelque convention plus avantageuse aux intérêts du pays pour l'entreprise de l'éclairage et la fourniture de la force électrique.

Le ministre de la Justice nous a dit, l'autre soir, que ces experts ont été nommés à la demande de l'auditeur général. J'ai à peine besoin d'ajouter que le ministre s'est, sans doute, cru amplement autorisé à faire pareille affirmation ; mais, en justice pour l'auditeur général, je dois ajouter qu'il donne une toute autre version des faits, déclarant catégoriquement qu'il n'a en rien participé au choix de ces experts, bien qu'il eût à cœur de faire modifier le contrat, de façon à sauvegarder les intérêts du public dans une plus large mesure que ne le faisait le contrat primitif. Bref, l'auditeur général déclare qu'il coopérera volontiers avec ces messieurs à tout effort tenté dans l'intérêt même du pays, et il suffit de parcourir les lettres publiées subséquemment pour comprendre que l'auditeur général, malgré le traitement dont il est l'objet, va jusqu'à suggérer un compromis, qui lui permettrait de payer à M. Davis ce qui lui est dû, ne retenant que le montant en litige, en attendant qu'il soit fait enquête à cet égard. Non seulement l'auditeur général est justifié par les lettres en question, et bien qu'on ait mis au rancart et tourné en ridicule son estimation au sujet du canal de Soulanges, non seulement dans cette Chambre, mais en dehors de cette enceinte parlementaire, cependant lorsqu'on vient à établir la comparaison entre les chiffres réels de la dépense et la convention adoptée, à titre de compromis, on constate qu'il existe, au fond, fort peu de différence. Ainsi, le gardien du Trésor,—et si je puis employer cette expression sans manquer aux convenances, chose assez difficile, du reste, après tous les abus de langage qu'on s'est permis dans cette Chambre,—le chien de garde du Trésor, dirai-je, a été pleinement justifié, ici comme dans tout le reste. Il n'a, sans doute, pas réussi à obtenir tout ce qu'il avait droit de demander ; mais, pour ne citer qu'un exemple, il a été apporté au contrat une modification portant qu'au lieu de payer le prix de 250 lampes pour toute l'année, le gouvernement n'est tenu de payer que le coût de 100 lampes, pendant quatre mois de la saison close, ce qui fait huit mois de navigation. Puisqu'il s'agit de la même entreprise, il aurait fallu donner aux traités une interprétation similaire ; or, dans le bail primitif, base de toute l'entreprise, il est stipulé à titre de proposition directrice et fondamentale, qu'il y aura sept mois de navigation et cinq mois de saison close ; et à mon avis, en souscrivant ce nouveau bail, il eût été juste et équitable d'adopter le même principe.

Du reste, il est intervenu nombre d'accords et de compromis au mépris de l'intérêt public et je ne cite celui-ci qu'à titre d'échantillon. Nous payons le prix de 100 lampes en hiver, or d'après le rapport de l'ingénieur préposé à l'exploitation et d'après toutes les autorités connues, il nous faut au plus trente lampes. Pareille chose est-elle justifiable? Ici on sacrifie l'intérêt public. Je ne veux ni me montrer injuste à l'endroit de M. Davis, ni le pressurer; mais je ne veux pas qu'il réalise de profits illégitimes à même cette entreprise, aux dépens du peuple. En 1896, alors que la science de l'application de l'électricité était encore relativement peu vulgarisée et alors qu'il n'était queston d'utiliser que 50 chevaux-vapeur, le prix convenu par cheval-vapeur a été porté à $63; or, aujourd'hui, nous utilisons 400 chevaux-vapeur, et nous payons $62 par lampe à l'année. Si en 1896, il était légitime de payer $63, à coup sûr, il n'est pas juste de payer $62, aujourd'hui que la situation s'est modifiée.

M. ROSS (Victoria) : Je quitte la Chambre. Je suis ennuyé de tout ce bavardage.

M. LENNOX : Quelle mouche pique donc l'honorable député (M. Ross)? Qu'il le sache bien, nous sommes tous deux ici sur un pied d'égalité; nous avons les mêmes droits, et en ce moment je me fais le défenseur de l'auditeur général que le peuple canadien tient en haute estime. Je remplis mon devoir sans crainte ni faiblesse. Je resterai sur la brèche tout l'été s'il le faut, afin d'éclairer le pays sur la véritable question. Je frapperai d'estoc et de taille, sans m'inquié-

ter où porteront les coups. On a prétendu que ce résultat est le fait de l'attitude prise par l'ancien gouvernement. Je ne saurais me ranger à cet avis, mais abstraction faite de cette question, puisque cette transaction est injuste et contraire à l'intérêt du pays, le devoir nous incombe de réparer cette erreur, dans la mesure du possible. Grâce à la réduction de 100 lampes pour quatre mois; cette dépense de $9,075 a été abaissée à $3,630, soit pour cet article seul, un écart de $5,445 en moins ; et en outre, grâce à la modification apportée dans la fourniture de la force électrique, la dépense de $25,200 a été réduite à $7,875, soit un écart en moins de $17,325, soit encore pour les deux réunis, une économie annuelle de $22,770; bref, comme résultat de la transaction dans son ensemble, cette dépense de $52,775, est abaissée à $29,805 dans l'état actuel des choses. Prenons pour exemple la dépense du mois de mars. Dans le compte transmis par M. Stewart figure un état de ce qui est censé constituer la dépense réelle; mais bien qu'il existe nombre de certificats attestant que ces lampes ont brûlé continuellement, à dater du 24 octobre, époque de la prolongation de l'entreprise, jusqu'au 15 novembre, cependant, grâce à l'enquête provoquée par l'attitude énergique de l'auditeur général, il est acquis qu'en mars 1902, la dépense afférante aux trente lampes qui ont brûlé pendant trente-une nuits, s'élève à $279, tandis que d'après la réclamation de M. Davis, et sur le pied du paiement qui aurait été effectué d'après la décision du conseil de la trésorerie, cette dépense se serait élevée à $2,418.10, et ainsi pour ce mois seul, il y a économie de $1,739.10.

Nous bénéficierons de cette réduction de prix pour quatre mois au lieu de cinq, comme cela devrait avoir lieu, d'après l'interprétation légitime du contrat. Quoi qu'il en soit, grâce à cette modification, il a été réalisé une importante économie. En accordant à M. Davis tout le bénéfice du doute, abstraction faite, pour le moment, de la question des différents prix qui devraient être en vogue sous le nouveau régime, je prétends qu'il devrait se réaliser une réduction supplémentaire de $4,000, en sus de ce que l'auditeur général a été en mesure d'obtenir. Le comité, j'en suis sûr, me saura gré de lui manifester les raisons sur lesquelles je base cette opinion. Au lieu d'être tenu de verser le prix de 250 lampes pendant huit mois, le gouvernement, à mon avis, ne devrait le faire que pendant sept mois, soit pendant 214 jours au lieu de 244 jours.

Sur le pied de trente centins la lampe, par nuit, cela représente une dépense de $1,650. L'utilisation de trente lampes, au lieu de quatre-vingts, pour 151 nuits, à trente centins la lampe, par nuit, coûterait $1,359. L'emploi de 125 chevaux-vapeur à $63 par année, revient à $7,875, soit une dépense totale de $25,284 effectuée, je le répète, indépendamment de la réduction de prix. En donnant au contrat l'interprétation la plus favorable possible, je prétends que c'est là le maximum que le gouvernement soit tenu de payer. Certains députés pour lesquels je professe le plus profond respect affirment que M. Davis réalise de fort minimes profits et que son exploitation est très peu lucrative, même aujourd'hui. La chose est fort possible, et bien que je ne sois guère partisan de la théorie de ceux qui veulent que l'Etat se fasse propriétaire ou exploitant d'industries, je me rangerais volontiers à cette doctrine en pareille matière, plutôt que de tolérer que l'Etat inflige des pertes à des particuliers. A mon avis, il faudrait effectuer une réduction additionnelle de dépense de $26,991, au lieu de la réduction de $22,000, que l'auditeur général a été en mesure d'obtenir. Je regrette d'avoir abusé si longtemps de la patience de la Chambre et de lui avoir fait perdre un temps précieux, à cette heure tardive de la session ; toutefois, je me suis efforcé de circonscrire mes observations dans le cadre que je m'étais tracé, au début. S'il y a lieu de présenter des excuses à la Chambre, cette excuse est toute trouvée. Qu'il suffise de lui dire que, depuis trois mois, j'ai tenté l'impossible pour faire saisir le parlement de cette question.

L'honorable M. FITZPATRICK : Si je me hasarde à adresser la parole à la Chambre, ce soir, c'est qu'une affaire des plus pressantes m'impose le devoir de quitter la capitale, ce soir même, et de m'absenter peut-être pour le reste de la session. Marchant sur les brisées de l'honorable député qui m'a précédé, je m'efforcerai d'être bref. Je dois déclarer, dès le début même, que je ne vise nullement à faire la répartition des responsabilités découlant de cette entreprise, entre les deux partis politiques ; car j'ai l'intention de justifier et d'élucider toutes les mesures prises dès le commencement. A différentes reprises, au cours de ses observations devant le comité, l'honorable député a voulu justifier l'auditeur général qui, à son avis, s'est vu en butte à toutes sortes de tracasseries, bien qu'il mérite les plus grands éloges et l'approbation du peuple canadien. Je le répète, je n'ai rien à reprocher à l'auditeur général. C'est faire acte d'imprudence que de s'attaquer à ce fonctionnaire, en face de l'opinion publique au pays ; mais s'il se permet une affirmation contraire à la vérité des faits, il ne s'ensuit pas que je doive m'incliner devant son autorité. Tout en professant le plus grand respect pour une personne, on peut bien différer d'opinion avec elle. J'entends discuter la question, comme si l'auditeur général était tout à fait étranger au débat. Je ne sache pas, du reste, que dans toute cette affaire, il ait joué un rôle fort important, et dans l'examen que je dois faire de ces documents, si je constate que parfois l'auditeur général a fait erreur, je veux lui dire son fait respectueusement, et j'entends lui opposer un démenti catégorique quand il y a lieu de le faire, nonobstant son titre d'auditeur général. L'admiration qu'il professe à l'endroit de l'auditeur général n'a

pas empêché l'honorable député de lui reprocher l'erreur qu'il a commise en affirmant que l'entreprise en question a été adjugée primitivement, à la veille des élections de 1896. Je suis bien aise que l'honorable député se soit donné la peine de rétablir la vérité sur ce point, et j'en suis convaincu, il aurait rectifié nombre d'autres assertions de l'auditeur général, si l'intérêt politique l'eût exigé. L'honorable député a tenu compte de l'aveu formulé par l'auditeur général lui-même dans la lettre qu'il écrit en communiquant ces documents à la Chambre. Voici ce qu'il affirme :

Il convient de présenter quelques excuses au sujet de quelques-unes des observations se rattachant à cette correspondance. Eussé-je écrit ces observations de sang-froid, leur ton aurait été différent.

Ces paroles nous donnent l'explication de tout ce que l'auditeur général a dit.

M. SPROULE : Rien d'étonnant.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député dit que la chose n'a rien d'étonnant. L'auditeur général a écrit sous le coup de l'exaspération. Certaines gens sont facilement exaspérés.

Cette convention a été souscrite par les parties intéressés le 25 juin 1896, en conformité d'une convention intervenue plusieurs mois avant cette date. Quelle est la nature de ce traité ? Le gouvernement loue à M. Davis un certain lopin de terre désigné dans la convention, en conformité du bail et d'une façon subordonnée à certaines restrictions et le gouvernement lui consent un bail pour la fabrication et les usages mécaniques :

Telle quantité de l'excédent d'eau sur l'écluse du bief n° 30 du canal de Cornwall, que le bailleur jugera utile.

Mais voici la réserve en question. Le preneur obtient l'excédent d'eau :

Après qu'il aurait été pourvu aux besoins de la navigation et à ceux des fabriques existantes et des emplacements de fabriques qui seront affermées plus tard.

Il n'obtient pas tout l'excédent d'eau du canal, mais seulement ce qui en reste, après qu'on aura pourvu aux besoins des autres preneurs ; et en outre, il est stipulé que le gouvernement se réserve le droit de prendre, à même cet excédent d'eau, la quantité voulue pour l'approvisionnement des fabriques et des emplacements de fabriques qu'il pourrait affermer plus tard. La nature du bail consenti à M. Davis se trouve ici parfaitement définie. D'autre part, M. Davis prend certains engagements vis-à-vis le gouvernement, et entre autres choses, il s'engage à payer une redevance annuelle de $1,000 et à fournir la force électrique, à la satisfaction de l'ingénieur en chef des chemins de fer et canaux, pour actionner toutes les écluses du canal de Cornwall à $63 par cheval-vapeur, par année. En outre, il consent et s'engage à fournir et à actionner des lampes à arc à courant électrique direct, d'une intensité lumineuse de 2,000 bougies au moins et de veiller à l'entretien parfait de ces lampes, en nombre voulu et aux endroits que l'ingénieur en chef pourra de temps à autres juger nécessaire. Il est convenu que l'entrepreneur recevra 30 centins, la lampe, la nuit.

Il est stipulé au bail que ces privilèges et droits de servitude sont accordés à M. Davis, pour une période de vingt-un ans, à dater du 1er de juillet 1896, jusqu'au 1er juillet 1917, et par conséquent pour une période de vingt-un ans, renouvelable, comme il est stipulé et mentionné dans l'annexe contenant les termes, stipulations et conditions de nature générale. Dans cette annexe figure une stipulation se rattachant à quatre renouvellements successifs. La question se pose ici : Ces prix sont-ils légitimes ? Je veux d'abord, en passant, appeler l'attention de la Chambre sur une autre question. Non seulement le gouvernement a-t-il affermé à M. Davis l'excédent d'eau, mais dans le but de créer cette force, il lui a consenti le droit d'ériger un barrage à travers le creek Hoople et de bénéficier de toute augmentation de volume dans le débit de l'eau qui pourrait résulter de l'érection de ce barrage.

M. HAGGART : Il ne s'agit pas d'un barrage, mais d'un fossé.

L'honorable M. FITZPATRICK : Voici le texte :

Le preneur aura le privilège d'utiliser, à un déversoir qu'il construira plus tard sur le terrain cédé par le présent bail, ou adjacent à ce terrain, ainsi que désigné sur le plan ci-annexé, dans le but de créer la force, le volume d'eau se déversant et qui se déversera du creek Hoople dans ledit canal.

M. HAGGART : Ce n'est pas un barrage.

L'honorable M. FITZPATRICK : Ce contrat a été signé en 1896 et il faut en juger d'après les conditions existantes à cette époque. Quand il s'agit du prix, il faut se demander si oui ou non le prix que le gouvernement a consenti à payer pour les chevaux-vapeur et les lampes était un prix légitime à l'époque où le contrat a été souscrit. Je ne demanderai pas aux honorables députés de se livrer à des calculs à cet égard, mais je leur citerai l'avis de trois ingénieurs nommés à titre d'experts, en dépit de ce qu'a affirmé le député de Simcoe-sud (M. Lennox) et qui ont coopéré avec l'auditeur général. Non content d'avoir obtenu leur avis dans cette circonstance, l'auditeur général a consulté, tout récemment, un de ces ingénieurs au sujet du contrat même que nous discutons en ce moment. Il en a fait ses experts.

M. CLANCY : L'auditeur général nie le fait.

L'honorable M. FITZPATRICK : L'auditeur général ne nie nullement le fait, puis-

qu'il existe un litige au sujet du paiement des services qu'on lui a rendus. Il ne saurait exister de doute à cet égard. Que disent les experts en question au sujet des prix mentionnés dans le contrat primitif ? Le texte de cet avis figure à la page 45 du rapport de l'auditeur général.

A notre avis, eu égard au délai (1896) et au service rendu, savoir, la fourniture de la force pendant vingt-quatre heures par jour, en petites unités, et la fourniture des lampes et leur allumage, le tout distribué sur un parcours de plusieurs milles—les prix fixés sont légitimes.

Voilà l'opinion des experts. En outre, il est stipulé au contrat que le gouvernement a toujours le droit de faire l'expropriation des travaux que M. Davis pourrait construire, et de prendre à sa charge l'entreprise, en remboursant à l'entrepreneur ses frais réels, outre cinq pour cent. Ainsi le gouvernement actuel s'est donc borné à rendre ce traité exécutoire et on a demandé à l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux, celui-là même qui est mentionné dans la convention primitive de 1896, de déterminer le nombre de chevaux-vapeur voulus pour le fonctionnement du canal et le nombre de lampes voulu pour l'éclairage du canal. Bref, le fonctionnaire choisi par les deux parties contractantes entre lesquelles est intervenue la convention de 1896 a fait précisément ce que, de l'agrément des deux parties contractantes, il devait faire, à une période subséquente. L'honorable député a fait à cet égard une observation que je tiens à relever ici: que d'après les stipulations du contrat primitif, prétend-il, l'entrepreneur chargé de l'éclairage du canal et de la fourniture de la force, se trouve à la merci de l'ingénieur en chef, dans cette mesure-là même que ce dernier pourrait toujours, à son gré, modifier le nombre de chevaux-vapeur et de lampes à arc. A notre avis, pareille interprétation de la convention primitive est inadmisible. Voici la pensée qui a inspir le gouvernement du jour: quand il aurait besoin de cette force et de ces lampes, il en notifierait l'avis à M. Davis, et celui-ci serait alors en mesure d'installer l'outillage et les machines voulus pour la création de la force et l'éclairage. Est-il concevable que l'entrepreneur s'engage à fournir aujourd'hui 16 chevaux-vapeur, demain 40 et après demain 400 ?

M. CLANCY : L'entrepreneur visait à fournir la force à d'autres établissements.

L'honorable M. FITZPATRICK : Il s'agit de l'interprétation du traité et non pas une fourniture imaginaire de force à d'autres établissements. La chose pourrait se faire, mais elle ne se pratique pas actuellement. Quoi qu'il en soit, c'est le contrat qui nous intéresse et il est préférable de s'en tenir aux documents mêmes et aux conventions. Est-il rationnel de supposer que M. Davis installerait un outillage fort dispendieux qui a coûté environ $300,000, sans connaître d'avance les besoins du gouvernement ? Serait-il judicieux de supposer qu'il effectuerait pareille dépense, sans savoir ce que le gouvernement exigerait de sa part ? Il pourrait arriver qu'il installât un outillage pour la production de 100, 200 ou 400 chevaux-vapeur et que plus tard le gouvernement lui déclarât: nous voulons installer sur ce canal l'outillage voulu pour actionner les déversoirs, les écluses, les ponts, les treuils et pour le fonctionnement de ces machines, il nous faudra tant de chevaux-vapeur. D'après l'argumentation de l'honorable député, le gouvernement aurait droit de dire à l'entrepreneur : Vous nous fournirez tant de chevaux-vapeur, mais il nous sera toujours loisible de vous obliger à en augmenter ou à en diminuer le nombre, sans limites. Ce n'est pas ainsi qu'on entend les choses, dans le monde des affaires.

M. BARKER : Le ministre prétend-il que du moment que l'ingénieur ordonne une fois la fourniture de 100 chevaux-vapeur, il ne sera pas autorisé plus tard à en ordonner plus ou moins ?

L'honorable M. FITZPATRICK : C'est là l'interprétation donnée au contrat par les députés de la gauche, mais ce n'est pas la mienne. Pour l'éclairage de ce canal, il faut ériger des poteaux et c'est à l'ingénieur en chef qu'il appartient de désigner les endroits voulus dans ce but.

M. Davis est tenu d'ériger les poteaux et de fournir et d'alimenter le courant. Après que l'entrepreneur a installé ces poteaux, suspendu ses fils, est-il raisonnable que l'ingénieur en chef, s'appuyant sur la convention, lui dise : Ce soir, il me faudra dix lampes, demain 100, et après-demain 200 ? Nul entrepreneur ne souscrirait pareil marché, s'obligeant à installer les machines électriques, à alimenter le courant, à planter les poteaux, bref, à veiller au fonctionnement des machines. Après avoir installé son outillage, il se trouverait à la merci des ingénieurs ou de l'auditeur général.

Au point de vue des affaires, pareille proposition est-elle admissible ? Au point de vue de la force électrique, la situation est encore pire. Après avoir installé sa machinerie sur le canal, le gouvernement dit à l'entrepreneur : Il nous faut la force électrique pour actionner ces machines. L'entrepreneur effectue l'installation des appareils destinés à la production de la force. Mais quand il a installé ses machines et établi son usine centrale, voici quelle est la situation : au premier moment venu, l'ingénieur pourrait dire à l'entrepreneur : Vous avez installé vos machines et l'outillage voulu pour les actionner, et cependant à partir de demain, nous n'utiliserons que quarante chevaux-vapeur, bien qu'aujourd'hui il nous en faille 400. Pareille proposition est-elle admissible dans le monde des affaires ? Est-il concevable qu'un entrepreneur souscrive pareil contrat ? A l'époque où le contrat primitif fut souscrit, le canal était en voie de construction. Lorsque

le canal fut parachevé, le gouvernement demanda à M. Davis de remplir les conditions qu'il avait consenties, au contrat primitif, en fournissant les lampes et la force motrice pour le service du canal. M. Davis fit observer, à bon droit : Aux termes de la convention primitive, l'ingénieur de l'Etat doit fixer le nombre de lampes que je dois installer et le nombre de chevaux-vapeur voulu pour le service du canal.

M. CLANCY : De temps en temps.

L'honorable M. FITZPATRICK : De jour en jour, d'heure en heure, de moment en moment. Si c'est là l'interprétation de l'honorable député, libre à lui de l'adopter. Le gouvernement, après avoir calculé le nombre de portes d'écluses, de déversoirs, de ponts, de treuils, constate qu'il faudra 416 chevaux-vapeur pour le fonctionnement du canal.

M. SPROULE : Le ministre prétend-il que toutes ces portes, ces fils métalliques, ces ponts et ces treuils seront actionnés en même temps ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Que l'honorable député veuille bien prendre patience. J'aborderai cette question, en temps et lieu. Au sujet des lampes, M. Davis dit : Je fournirai les lampes, mais c'est le devoir de l'ingénieur en chef du ministère d'en fixer le nombre et de désigner l'endroit où elles doivent être installées. L'ingénieur dit qu'il faudra 250 lampes et il fixe l'endroit où chaque lampe doit être placée. Obligé qu'il est de fournir la force et la lumière électrique, aux termes du contrat primitif, c'est à bon droit que M. Davis demande que l'ingénieur se charge de ce travail de spécification. Ainsi, si on lui demande de fournir 400 chevaux-vapeur et d'installer des lampes demandant une force additionnelle de 300 chevaux-vapeur, l'entrepreneur pourrait alors déterminer la capacité de l'usine centrale et de la machinerie qu'il lui faudrait installer pour ce service. Comment pourrait-il faire les installations voulues pour les besoins de ce canal, à moins qu'on ne lui fasse connaître la nature même de ces besoins ? En ce qui concerne le gouvernement, le deuxième contrat ne tend qu'à assurer l'exécution de la disposition du traité primitif qui impose à l'ingénieur de l'Etat l'obligation de s'acquitter de certains devoirs. Le gouvernement ne s'est nullement départi des stipulations du traité primitif. Ce traité subsiste dans toute son intégralité. Si j'affirme qu'en dernière analyse, le deuxième contrat se résume à ce que je viens de dire, c'est que je tiens à interpréter loyalement ces conventions. Peut-être m'accusera-t-on d'obéir à certaines préventions. Eh bien! sur ce point, j'invoque l'opinion exprimée par M. Aylesworth, l'avocat que l'auditeur général lui-même a consulté, de préférence à d'autres. Or, M. Aylesworth déclare que le deuxième contrat ne s'écarte nullement des clauses et des conditions de la convention primitive, sauf dans le sens que j'ai indiqué. Si on révoque ma parole en doute, qu'on consulte le rapport de l'auditeur général où figure le texte même de la lettre adressée par M. Aylesworth à ce fonctionnaire :

> Il faut observer que cette convention du 19 octobre 1900, se résume tout simplement à la fixation des quantités de chevaux-vapeur électriques et de lumière électrique que l'entrepreneur doit fournir.

Voilà ce que contient la convention souscrite par M. Davis et le gouvernement, le 19 octobre 1900 ; et en outre, il y figure une clause citée dans le rapport de l'auditeur général, page 11 :

> Nulle disposition contenue dans les présentes, ne sera censé modifier, sauf dans le sens ci-haut spécifié ou stipulé, aucune des dispositions dudit acte.

Le " dit acte " est la première convention, et cette clause déclare que la convention subsiste dans toute son intégrité, sauf en ce qui concerne la fixation du nombre des lampes et de la quantité de force électrique à fournir. Le député de Simcoe-sud (M. Lennox) affirme que l'opinion exprimée par le ministre de la Justice est en désaccord avec l'avis énoncé par M. Aylesworth, au sujet des stipulations du contrat. Il est inutile de s'attarder à réfuter toutes les assertions formulées par la gauche, mais je prie la Chambre de bien peser le document dont je vais donner lecture et qui est le texte même de l'avis exprimé par M. Newcombe et non pas ce qu'on lui met dans la bouche. Ce document est en date du 13 novembre 1902 :

> L'ingénieur en chef peut-il ordonner à M. Davis de fermer le circuit alimentant les lampes sur le canal, et cela pendant une journée ou une semaine ou toute autre période désignée ?
>
> A mon avis, il peut lui donner pareilles instructions. Le bail consenti à M. Davis, le 25 juin 1898, attribue indubitablement à l'ingénieur en chef ce pouvoir. Le contrat du 19 octobre 1900, ne modifie les dispositions du bail que dans le sens spécifié ou statué dans ce contrat ; et en ce qui concerne ce point, tout ce qui est spécifié ou statué dans cette convention, c'est qu'il est convenu entre le gouvernement, représenté par le ministre, et M. Davis, que ce dernier sera tenu, de par son bail, de fournir et de faire fonctionner des lampes à arc à courant électrique au nombre de 250 lampes à la fois au moins, mais pas plus de 270 lampes, sans le consentement du bailleur. Le bail lui-même n'établit ni minimum ni maximum, mais il oblige le preneur à fournir le nombre de lampes que l'ingénieur du gouvernement jugera nécessaire. Il est possible que l'ingénieur en chef en exige un plus grand ou un moindre nombre, ou peut-être même pourrait-il n'en pas exiger du tout. A mon avis, en vertu du bail ainsi modifié par la convention, il compète à l'ingénieur d'interrompre complètement le service de l'éclairage, pendant la période de temps qu'il peut indiquer.

L'honorable député (M. Lennox), au lieu de donner lecture du document que je viens de citer, nous a communiqué un paragraphe subséquent dans lequel M. Newcombe ex-

prime, non pas son propre avis, mais celui de M. Davis, ce qui est bien différent. Puis quand il s'agit de la modification de la convention par le tribunal, l'honorable député affirme que si l'avis émis par M. Davis, au sujet de cette convention, est légitime, il lui serait facile de s'adresser au tribunal et de faire modifier le contrat, en s'appuyant sur le fait qu'on n'a jamais voulu lui donner pareille portée. L'opinion de M. Newcombe ne concorde nullement avec celle exprimée par l'honorable député. J'ai déjà discuté la question et il est inutile de faire perdre à la Chambre un temps précieux, en revenant sur ces explications.

Les embarras qui ont surgi au sujet de la deuxième convention sont nés du fait que je vais signaler. Je le répète, je me borne ici à élucider la question et je ne me propose nullement de faire la répartition des responsabilités. Il importe de donner certains éclaircissements sur une question qui se rattache à la convention de 1900. Il est stipulé dans le contrat que M. Davis devra, à une certaine date, fournir un certain nombre de lampes et une certaine quantité de force électrique. Comme je l'ai fait observer, il y a un instant, M. Davis, par ce contrat, est tenu d'établir à ses frais une usine centrale et toute la machinerie destinée à produire l'électricité. Il est aussi tenu de fournir les poteaux, les lampes, les fils métalliques et le courant électrique, mais en ce qui concerne le fonctionnement du canal, le gouvernement est obligé d'installer les machines voulues dans ce but. Le gouvernement ayant installé les machines, M. Davis devait fournir la force voulue pour actionner les machines. Dans le délai fixé par le contrat primitif de 1900, M. Davis avait installé son outillage et toute la machinerie voulue pour le service de l'éclairage et il était aussi en mesure de fournir le courant voulu pour actionner les machines.

Or, le gouvernement n'avait pas installé les machines ; par conséquent, voici quelle était la situation : c'est que, tandis que d'après la teneur du contrat primitif, M. Davis était tenu de fournir la lumière et la force électriques, dans un certain délai, le gouvernement étant obligé d'installer les machines que devait actionner la force électrique fournie par M. Davis, ce dernier avait rempli les obligations stipulées au contrat, tandis que le gouvernement n'avait pas rempli les siennes, c'est-à-dire qu'il n'avait pas installé les machines voulues pour actionner les portes, les déversoirs, etc. Alors, M. Davis dit au gouvernement: puisque vous avez manqué de remplir votre obligation, en n'installant pas les machines, et que d'autre part je suis prêt à fournir la force, je suis en lieu d'exiger le paiement de ce service, et rien ne m'oblige à subir les conséquences de votre négligence. Voilà à quoi se résume toute l'affaire et voilà ce qui a donné lieu au conflit. Quand M. Davis demanda le paiement de la somme qui lui était due, l'auditeur général lui dit : Vous ne fournissez pas la quantité de force stipulée dans votre contrat, c'est-à-dire les 400 chevaux-vapeur. Et M. Davis, de répondre : C'est parfaitement vrai, je ne fournis pas cette force, mais pourquoi? C'est que les machines n'ont pas été installées et cela regarde le gouvernement. C'est parce que le gouvernement n'a pas installé la machinerie que je suis privé du bénéfice des dépenses effectuées dans le but d'exécuter l'entreprise que m'a adjugée le gouvernement.

Voilà le point en litige bien clairement défini et c'est pour cela que la question a été portée devant le conseil de la trésorerie. Le conseil de la trésorerie, appelé à interpréter la convention intervenue entre M. Davis et le gouvernement, insista sur l'exécution des conditions stipulées dans la convention, suivant l'avis donné par M. Newcombe. La chose ne saurait faire doute. Voici l'attitude que nous avons prise : le gouvernement n'est pas responsable au point de vue civil ; mais comme on nous demande de payer le prix du service que nous n'obtenons pas, bien que nous consentions à accepter la responsabilité civile créée par nos obligations et à verser ces deniers, nous veillerons à ce que la chose ne se répète plus ; nous voulons bénéficier de la disposition de la convention primitive qui nous accorde le droit de faire l'expropriation des travaux. Alors, comme tout était remis sur le bureau, M. Davis se désista de sa créance pour le passé et il signa un nouveau contrat, contenant la stipulation du traité primitif portant que l'entrepreneur sera tenu de fournir 400 chevaux-vapeur ; mais le gouvernement n'est tenu d'en verser le prix qu'au fur et à mesure de la fourniture de cette force, après que la machinerie aura été installée.

Ici la question se pose : pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas fait installer ces machines, afin d'être en mesure d'exécuter sa partie de la convention intervenue avec M. Davis? Voici ma réponse : Cette machinerie, avant d'être installée, demandait des essais préalables. En fait, une partie de ces machines, comme par exemple les treuils, sont actuellement à la veille d'être terminés. Il a fallu, virtuellement, inventer un nouvel appareil, afin d'actionner les écluses du canal et surtout afin de faciliter aux bateaux qui se servent du canal leur passage par les écluses, à l'aide de ces treuils. Il s'agit ici d'une nouvelle orientation : ni au Canada, ni aux Etats-Unis il n'existe d'autre canal muni de ces appareils électriques, et il a fallu virtuellement inventer un nouveau mécanisme, afin d'utiliser cette énergie électrique. Les ingénieurs préposés à ce canal déclarent qu'au début, lorsque l'entreprise a été adjugée, ils n'ont pas prévu les difficultés qu'il leur faudrait surmonter, relativement à l'installation de ces machines. Si la machinerie n'est pas encore complètement installée, cela tient aux difficultés que je viens de signaler.

Venons-en maintenant à la question maîtresse, qui constitue réellement le fond du débat et la voici : il s'agit de savoir si, oui ou non, le contrat de 1900 est bien marqué au coin de la prudence, lorsqu'il impose au gouvernement l'obligation de verser le prix de la force électrique, à date fixe, alors qu'il n'avait pas encore été fait d'installation dans ce but. Voilà à quoi se résume toute la question.

Ne l'oublions pas, le gouvernement n'a pas versé un seul dollar sur cette entreprise, et bénéficiant de la sage stipulation qui figure au traité primitif, stipulation, je le répète, qui a été appliquée dans la mesure du possible, nous étions en situation de dire à M. Davis: le gouvernement n'est pas tenu civilement de vous payer le prix de cette force électrique, mais nous pouvons nous prévaloir de la protection consacrée en notre faveur par la clause relative à l'expropriation des travaux. Je dois faire une courte observation, en passant: Le député de Simcoe (M. Lennox) nous dit qu'il n'est pas partisan du système préconisé par ceux qui veulent que l'état se fasse propriétaire et exploitant des services publics, mais que dans le cas actuel, ce système aurait son application et que le gouvernement pourrait à bon droit acquérir et se faire transférer cet outillage et tout ce matériel pour l'exploiter lui-même. Voyons à quoi tout cela aboutirait. La Chambre le sait, le gouvernement a déjà tenté pareille expérience au canal de Soulanges; il s'est chargé de l'éclairage et de la fourniture de la force électrique, travaux similaires à ceux que M. Davis exécute actuellement. Or, quel est le résultat de ces expériences ? L'installation de l'outillage sur ce canal nous a coûté, non pas $160,000, somme mentionnée par l'auditeur général, mais bien $218,082.03. Afin de mettre les faits en pleine lumière—car je veux marcher sur les brisées de l'orateur qui m'a précédé et m'appuyer sur les documents publics,—je vais puiser ces détails dans les rapports mêmes de l'auditeur général :

CANAL DE SOULANGES.

Coût de l'outillage électrique.

1898-99.

Diverses dépenses—Usine centrale (page R—17)—		
Cooper, Jas..	148.78	
Cox et Amos..	150.00	
Dion, A. A., C. E...	5.00	
Doucet, Louis..	5.66	
Ion, Thos..	137.30	
Legros, Honoré	3.85	
Bordereaux de paye, octobre, 9 janvier-4 février..	196.00	
Bordereaux..	234.13	
"Stillwell-Bierce et Smith-Vaile.. Co."..	3,425.00	
"Stillwell-Bierce et Smith-Vaile Co."..	4,715.00	
		$9,020.72

1899-1900.

(Page W—17) détails W—122—		
C. H. Raynor..		43,916.74
Comptes, autres que l'état estimatif des travaux (page W—18)—		
Cox et Amos..	$ 300.00	
Mitchell, Robt, Co..	173.00	
"Royal Electric Co."..	2,427.50	
"Stillwell-Bierce et Smith-Vaile Co."..	262.00	
		3,162.50

1900-01.

(Page W—16) détails W—128—		
"Canadian General Electric Co.".		108,976.02

1902-03.

(Page W—14) détails sur W—117—		
"Canadian General Electric Co.", outillage électrique pour écluses et ponts..		35,347.75
Comptes autres que l'état estimatif des travaux (Page W—14)—		
"Canadian General Electric Co."..		345.93
Transformateurs, etc. (page W—15)—		
Ahearn et Soper..		587.59
Paiements en 1903-1904 non compris dans le rapport de l'auditeur général—		
"Canadian General Electric Co."..		15,832.55
		$217,189.80
Comptes impayés..		1,442.23
		$218,632.03

COLLINGWOOD SCHREIBER.

W. C. LITTLE,
Pour le comptable.

21 juillet 1904.

Cet état est signé par le sous-ministre des Chemins de fer et Canaux et par le comptable du ministère.

M. INGRAM : A quelle page du rapport de l'auditeur général cet état figure-t-il ?

L'honorable M. FITZPATRICK : C'est le rapport de 1903-1904. Il y a un item afférent à l'exercice 1903-1904 qui ne figure pas dans le rapport de l'auditeur général ; il s'agit du paiement fait à la compagnie électrique canadienne, $15,832.05. Cette créance est attestée par l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux et par le comptable.

M. SPROULE : S'agit-il ici de l'installation et de l'outillage ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Il s'agit de l'installation et de l'outillage. En ajoutant 3 pour 100 d'intérêt, cela donne $6,000 et en ajoutant 7 pour 100 pour usure, la somme atteint $14,000; soit une totalité de $20,000. Si l'on tient compte, en outre, du coût de l'entretien, des frais d'exploitation, du salaire des électriciens, s'élevant à $11,131, on constate que le gouvernement paye $31,131 pour les 120 chevaux-vapeur voulus pour actionner les portes, 213 lampes à arc et 310 lumières par incandescence. Ceux qui voudront pousser la curiosité jusqu'à vouloir étudier ces choses par le menu, cons-

tateront que le gouvernement a payé environ $70 par cheval-vapeur. Voilà ce qui est résulté de l'exploitation de ce canal de Soulanges par l'Etat. L'honorable député a voulu s'amuser à mes dépens, parce que, au cours de ces débats, j'aurais tenté, une ou deux fois, d'expliquer moi-même le contrat, plutôt que de céder la parole au ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Emmerson). La chose s'explique parfaitement. A l'époque où le contrat de 1902 fut souscrit, j'étais ministre de la Justice. Je ne détenais pas le portefeuille de la Justice à l'époque où le premier contrat fut signé. Je porte donc toute la responsabilité qui se rattache au traité de 1902. Le ministre des Chemins de fer et Canaux qui était mon client à cette époque, étant absent de la Chambre, ne pouvait donner les explications voulues sur les faits; et le ministre actuel des Chemins de fer et Canaux n'était nullement renseigné sur ces faits. A titre de conseil du ministre du jour, le devoir m'incombait de me renseigner sur tous les faits et les détails de ce contrat, et c'est grâce à ces renseignements que je fus en mesure d'intervenir au débat.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux aurait été en mesure d'élucider la question bien plus parfaitement que je ne l'ai fait, s'il eût été mêlé à cette affaire dès le début. Je ne sache pas qu'il y ait rien à ajouter sur la question ; mais comme d'autres orateurs, sans doute, tiendront à prendre part au débat, si au cours de la discussion, il surgit quelques nouveaux faits qui demandent éclaircissement, je serai bien aise de communiquer aux députés les lumières que je puis posséder à cet égard. Je veux qu'il soit parfaitement compris que le gouvernement n'a pas versé un seul dollar, pour dépenses afférentes à cette entreprise, sauf pour la force électrique et les lampes. Au sujet des lampes, je dois ajouter que lorsque l'honorable député affirme qu'il suffirait de trente lampes pour éclairer le canal en hiver, il fait complètement erreur. L'alimentation de trente lampes sur un circuit de 22 milles, ces trente lampes étant distribuées à différentes points du circuit, coûtent aussi cher à l'entrepreneur que l'alimentation de 250 lumières.

M. SPROULE : Le canal, si je ne me trompe, a onze milles de longueur.

L'honorable M. FITZPATRICK : Oui, et il est éclairé des deux côtés. L'alimentation de trente lampes sur un circuit de ce genre est aussi dispendieuse que celle de 250 lampes ; car il faut la même usine centrale, les mêmes frais pour actionner les machineries destinées à créer la force électrique, et les frais imputables sur le compte du capital ainsi que les charges d'intérêt afférentes à l'intérêt et aux réfections sont absolument similaires. La seule différence dans les frais d'exploitation effectués par l'entrepreneur, quand il alimente 250 ou 30 lumières sur un circuit de ce genre, ce sont les frais afférents au carbone et aux lampes mêmes, affaire de quelques centins. Toutes les autres dépenses sont similaires dans les deux cas. Le nettoyeur des lampes est tenu de faire sa ronde de tous les jours, sur le parcours du circuit, pour le service de trente lampes, comme pour le service de 250 lampes. La seule différence, je le répète, consiste dans les frais effectués pour les charbons et les lampes. Et ainsi, lorsque l'honorable député affirme qu'il suffit de trente lampes pour l'éclairage du canal, cette prétention est absolument insoutenable. L'auditeur général lui-même a parfaitement compris la chose, puisque, d'après le compromis intervenu, il a consenti à ce que l'entrepreneur fît la fourniture de 100 lumières. L'honorable député ajoute que M. Davis a été bien aise d'accepter cette modification. La chose va de soi. L'entrepreneur avait déjà dépensé $300,000 pour l'installation de ces machines et de son outillage, il était bien aise d'accepter ce compromis, après avoir attendu deux ans, sans avoir touché un seul dollar pour son entreprise. Voilà tous les faits que je voulais, à cette heure tardive, signaler à l'attention du comité.

M. HAGGART : Il n'y a rien, dans les deux discours que nous venons d'entendre, qui puisse impliquer un blâme contre la gestion du département des Chemins de fer et Canaux alors que j'en avais la direction. Mais je vois dans les journaux—peut-être ne devrais-je en faire aucun cas—qu'on a accusé l'honorable leader de l'opposition de ne pas vouloir prendre part à ce débat, parce que l'un de ses principaux partisans est supposé avoir été mêlé à cette affaire de corruption avec M. Davis. L'auditeur général, dans son rapport, laisse entendre que ce contrat a été fait à l'occasion d'une élection générale. Que veut-il dire par cela ? Veut-il dire que ce contrat a été passé pour quelques fins de corruption, au moment de l'élection ? S'il y a jamais eu une affaire à laquelle j'aie été mêlé, et pour laquelle je ne redoute aucune enquête, c'est bien celle-là. J'en ai surveillé tous les détails avec le plus grand soin. Une demande m'a été faite en 1893, et peut-être avant cela, par le représentant du district de Cornwall, pour les forces hydrauliques qu'il prévoyait devoir être développées par la construction du barrage de l'île Sheik, ou par le canal de décharge qu'on avait l'intention de construire pour assécher le canal entre l'écluse de sûreté et l'île Sheik, afin de pouvoir réparer le canal. Il voulait que le bail fût délivré à son frère, John Bergin, de Cornwall. Il a été en instances auprès de moi, à ce sujet, durant plusieurs mois. Finalement, il s'associa avec M. Davis. Je me rappelle parfaitement quand ils vinrent me demander de leur concéder la force hydraulique. Ils me dirent qu'ils voulaient établir un service de tramways électriques, à Cornwall, je crois, et qu'ils voulaient utiliser la force hydraulique. Avant de faire la demande, ils me

consultèrent afin d'avoir mon avis sur ce que je pourrais recommander. Je leur répondis que je ne pourrais pas leur accorder le bail à moins de réserver la première force pour le gouvernement, afin de faire les installations nécessaires pour l'éclairage et le fonctionnement du canal. Ils firent leur demande en ce sens, demande qui fut ensuite retirée après qu'ils en eurent conféré avec moi. On soumit ensuite la proposition qui est comprise dans le décret du conseil et le bail de 1896. Cela se passait en 1895, et je me rappelle parfaitement tous les détails. Je donnai alors instructions à mon sous-ministre de s'enquérir avec le plus grand soin du coût de la lumière électrique et de la force motrice en d'autres parties du Canada. Je crois que j'ai son rapport dans mes papiers personnels que j'ai apportés avec moi en quittant le département, et dans ce rapport il m'informe qu'après consultation avec M. Davis, et après s'être enquis de tout cela en neuf ou dix endroits différents, il avait constaté que le plus bas prix, pour l'éclairage, était de 30 cents par nuit pour chaque feu. Il y avait aussi à considérer la force-cheval. J'obtins, dans le temps, des officiers du département, un rapport sur le coût de production par cheval-vapeur, et on me déclara que cette force représentait environ $65 par année. Eh bien ! ce n'est pas $65 par année que nous payons, ou que nous nous sommes engagés à payer par le bail. Vous ne devez pas oublier qu'il s'agit ici d'un service de 24 heures, de sorte que, au lieu de payer $63 par année, nous ne payons en réalité, par cheval-vapeur, que $31.50 par année. Puis, nous ne payons que pour le temps où nous utilisons l'éclairage, c'est-à-dire sept mois sur douze. Pour une force de 200 chevaux, il en coûte presque aussi bon marché pour un an que pour sept mois, parce qu'il faut pour cela une installation complète, sur les lieux. En réalité, en n'utilisant la force électrique que durant sept mois, et en ne payant qu'en proportion, il n'en coûte tout au plus alors que $25, ou $26 par année, par cheval-vapeur. Dans ma naïveté, je croyais alors que je faisais un marché d'or. Je croyais qu'il était impossible d'obtenir de meilleures conditions. Pour plus ample protection, je fis insérer dans le contrat cette condition que nous aurions droit d'expropriation en tout temps, en payant la valeur de l'installation et en plus cinq pour cent. Voilà mes explications à ce sujet. Je croyais que j'étais parfaitement libre d'utiliser ou non la force motrice, comme je l'entendrais. Mais je crois que l'argument invoqué par le ministre de la Justice a beaucoup de poids, c'est-à-dire que quand l'une des parties contractantes s'engage à fournir certains matériaux ou à faire certains travaux, il y a mutualité dans le contrat. J'ignorais cela dans le temps ; mais dans tous les cas, cela ne peut faire aucune différence, parce que vous pouvez poser toutes les conditions que vous voudrez au bout de vingt-un ans.

L'honorable M. FITZPATRICK : Et cela continue.

M. HAGGART : Oui, je vois que le ministre de la Justice a retenu cela dans le nouveau bail, et il a le droit d'expropriation en payant le coût de l'installation, plus cinq pour cent. Je répète que la demande a été faite, pour ce bail, un an et demi avant que le contrat fût enregistré. Le décret ministériel fut rendu en février 1896, et le bail fut signé en juin 1896, quelques jours après que les élections nous eurent fait passer dans l'opposition. Ce contrat fut alors signé, pour la bonne raison que toutes affaires restant en suspens dans les départements devaient être terminées avant que nous quittions le pouvoir.

Je crois que ce contrat était absolument régulier, et il n'y a rien là à quoi on puisse trouver à redire. Je ne pouvais pas m'imaginer que tout cela n'était pas pour le plus grand avantage du pays, et je suis toujours du même avis encore aujourd'hui. Je ne puis comprendre à quoi en veut venir l'auditeur général. Et je ne puis pas comprendre non plus, comment les journaux peuvent m'accuser d'avoir prêté la main à des menées corruptrices en passant ce contrat, en 1896, avec M. Davis. Il n'y a rien là dont qui que ce soit doive avoir honte. Le bail est dans la forme ordinaire, et est exactement la même chose que tous les autres baux, depuis le canal Welland jusqu'au canal Lachine. M. Davis paie là le même prix, et est sujet aux mêmes conditions qui dans tous les autres baux exécutés par le gouvernement alors que j'étais ministre. L'auditeur général est certainement mal fondé à dire qu'il y avait là de la corruption. Ce marché est parfaitement justifiable, et dans le temps c'était le meilleur contrat qu'on pouvait faire dans les intérêts du pays.

M. SPROULE : Le ministre de la Justice avait estimé que toutes les portes et écluses et autres parties du canal, auraient besoin en même temps de la force motrice, ce qui serait une impossibilité absolue. Dans les circonstances ordinaires, on ne saurait jamais avoir besoin, non plus, de toute la force force motrice dans le même temps.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je crois avoir oublié quelque chose. Si tout fonctionnait en même temps, il faudrait une force motrice de 500 chevaux.

M. SPROULE : Vous payez pour près de 700 chevaux.

L'honorable M. FITZPATRICK : Les 596 ne sont que pour le fonctionnement du canal; pour l'éclairage, il en faudrait plus.

M. SPROULE : Quatre cents pour le fonctionnement, et le reste pour l'éclairage. Il ne paraît pas qu'on ait demandé ici des soumissions. L'article 27 de la loi stipule qu'un contrat de ce genre ne peut être passé qu'après soumission. On ne peut pas invoquer qu'il y avait ici urgence exceptionnelle. Les fonctionnaires du département

n'y ont pris, ensuite, aucune part, et c'est aussi une violation de la loi. L'honorable ministre a entrepris de démontrer qu'il n'y avait aucun changement dans le contrat. Je ne vois pas comment il peut arriver à cela. J'ai parcouru ce contrat plusieurs fois, et je ne puis pas arriver à ces conclusions. Au contraire, ce contrat me paraît contenir des changements importants. Le premier contrat est pour une durée de 21 ans.

L'honorable M. FITZPATRICK : Non pas. Lisez le paragraphe 7. Vous verrez là que le contrat est renouvelable.

M. SPROULE : Le bruit court qu'une compagnie est en train de se former pour prendre charge de cela. Mais il faudrait, auparavant, le consentement du gouvernement.

L'honorable M. FITZPATRICK : Certainement.

M. SPROULE : A la suite de ce qu'on a découvert, ne serait-ce pas là livrer à une compagnie des droits acquis, et de telle sorte que le parlement perdrait son droit d'expropriation ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Toute compagnie prenant charge de la chose aura à se soumettre aux conditions du contrat.

M. SPROULE : Ce ne pourra être que sur la base de 84 ans, et non de 21 ans. Si une compagnie met de l'argent dans cette affaire, est-ce que ce gouvernement ou un autre gouvernement ira résilier ce contrat à l'expiration de 21 ans ? Il n'y a pas de probabilité qu'on agisse de la sorte. Le ministre a calculé, à ce sujet, qu'il en coûterait beaucoup plus pour l'éclairage du canal Soulanges. Les renseignements que nous donne l'auditeur général sont entièrement différents. L'intérêt de l'argent et le coût du fonctionnement représenteraient environ $9,800 par année. Je n'ai pas vérifié ce calcul, car je sais par expérience que les chiffres de l'auditeur général sont toujours aussi exacts qu'ils peuvent l'être. Le canal de Soulanges est plus long que celui de Cornwall, ayant quatorze milles contre l'autre 11 milles, la seule différence étant que le canal de Cornwall est éclairé des deux côtés, et le canal de Soulanges seulement sur un côté. Si l'un peut être éclairé pour moins de $10,000 par année, comment se fait-il que nous payons $51,000 pour l'autre ? Cela me paraît mystérieux. La force motrice coûte $63 par cheval-vapeur, et bien que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux ait fait observer que les jours étaient comptés à raison de 24 heures, ce montant ne laisse pas que d'être fort considérable si l'on veut bien se rappeler qu'à Hull, dans la fabrique de ciment, on ne paie que $15 par cheval-vapeur pour des journées de 24 heures. Et ce contrat est pour dix ans, alors que le nôtre est pour quatre périodes de 21 ans, c'est-à-dire 84 ans. La durée du contrat étant plus longue, on devrait payer meilleur marché pour la force motrice et l'éclairage. Il s'agit ici de fonds publics, et je vois qu'une compagnie de particuliers, chargée de mettre ses fonds en valeur, obtient pour $15 ce qu'il nous faut payer $65. Assurément, je ne vois pas là rien qui ressemble à de l'économie ou à de la prudence, surtout par ce temps de transformations et d'inventions où les améliorations se développent constamment dans le champ de l'électricité. En deux ou trois ans il peut se produire une transformation complète dans la manière de fournir l'énergie électrique; mais dans ce contrat ce n'est pas la compagnie, mais l'entrepreneur, qui retirera tout le profit des progrès de la science électrique.

Si les chiffres de l'auditeur général sont exacts au sujet du canal de Soulanges, ce canal est éclairé pour $10,000 par année, alors que celui-ci coûte $51,000. Il est vrai que nous retirons $1,000 par année pour la force motrice, mais veuillez considérer la situation. Nous affermons la force hydraulique à M. Davis à raison de $1.62 par cheval-vapeur, et nous lui achetons cette même force à raison de $63 par cheval-vapeur. Et son bail ne lui coûte pas même cela, car il lui reste de la force motrice à revendre.

Sir WILLIAM MULOCK : Est-ce qu'il ne dépense pas de l'argent pour retirer ces $63?

M. SPROULE : Oui, mais en considérant toutes les dépenses, ce sont des dépenses imputables sur le capital qui ne sont faites qu'une fois, en dehors des frais de réparation, et il y a là certainement d'énormes bénéfices. Le principe de toute la chose est la force hydraulique. Cette force se loue d'habitude très cher par tout le pays. La force hydraulique du canal de Cornwall, mise aux enchères, aurait rapporté bien plus que $1,000 par année. Il y a, par chez moi, un petit cours d'eau pouvant produire une force équivalant à 400 ou 500 chevaux-vapeur, et ce petit cours d'eau sert à l'exploitation d'industries représentant une mise de capitaux de $500,000. Nous vendons pour $1,000 toute la force hydraulique du canal de Cornwall. Je ne crois pas que nous ayons fait là un bon marché. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a prétendu que, dans le temps que ce contrat a été passé, on s'y connaissait fort peu en matière de force motrice électrique. Cela, sans doute, est une excuse valable. Tout ce qu'on pouvait faire, alors, c'était de se reposer sur le jugement et l'intelligence de l'ingénieur, et alors le département ne pouvait pas être blâmé.

Qu'est-ce que tout cela a bien pu représenter pour le Canada? Cela veut dire que, durant vingt-quatre ans, et en dehors de ce que nous retirons pour la force motrice affermée, nous payons $4,000,000, alors que nous obtenons la même chose sur le canal de Soulanges pour un peu moins de $1,000,000, quelque chose comme $800,000. Pour ce qui est des feux électriques de 2,000 bougies, on dit

qu'ils sont fort bon marché à 30 cents par feu. Qu'est-ce que cela représente en un an? Cela revient à $108. Ces feux n'ont pas besoin d'être allumés durant vingt-quatre heures. Combien en coûte-t-il, ordinairement, dans les villes, pour l'éclairage électrique? Je me suis enquis de cela il y a quelques années, et j'ai trouvé que $73 était le prix le plus élevé, par année, pour une lampe électrique de 2,000 bougies. Il est vrai que ces feux devaient être allumés toute l'année, à l'exception cependant des nuits de pleine lune. Pour le canal, l'éclairage n'est que pour sept mois. Le pays se trouve à payer $108 par lumière, alors que des compagnies et des municipalités ne paient tout au plus de $73. Je veux dire quelques mots des ennuis de l'auditeur général. Ce fonctionnaire n'a rien négligé pour faire son devoir, mais quand il en a appelé au gouvernement, celui-ci a fait tout ce qu'il a pu pour lui mettre des bâtons dans les roues. Il n'a pas reçu l'encouragement auquel il a droit. Personne ne peut lire cette correspondance sans en conclure qu'on n'a rien fait pour aider ce fonctionnaire à faire son devoir, et je ne suis pas surpris que, voyant l'inutilité de ses efforts, il ait offert sa démission. Ce contrat nous entraîne certainement à une grosse perte d'argent. Va-t-on continuer à le maintenir ? Va-t-on continuer à nous forcer de payer $4,000,000, alors que nous pouvons obtenir la même chose pour moins de $1,000 ? Le public ne peut pas voir que ce soit ici un marché d'or, si le gouvernement permet à une corporation de prendre ce contrat sur la base de 84 cents.

Puis, nous avons des déboursés de $25,200, sans qu'un seul sou de cette somme revienne dans le trésor public. L'explication donnée par le ministre de la Justice semblait avoir un certain poids. Si M. Davis a exécuté sa part du contrat, et que le gouvernement n'ait rien fait ; et si le contrat stipule que le gouvernement devra payer sitôt que M. Davis sera prêt à fournir la force hydraulique, la chose mérite d'être prise en considération. Mais je ne vois rien, dans le contrat, qui oblige le gouvernement à payer avant qu'il commence à utiliser la force motrice, et je serais heureux que le ministre de la Justice dît que le gouvernement a ce droit, et je suppose qu'il n'y a pas d'apparence qu'il l'exercera jamais. Nous avons, pour cela, la déclaration même de l'auditeur général. Et nous avons aussi la déclaration faite il y a quelques jours, par le ministre de la Justice, que pas un dollar de cet argent n'avait été payé. Je lui ai demandé alors pourquoi, et je le lui demande encore aujourd'hui. Le département a signé le certificat pour l'argent, et sans l'auditeur général ce certificat aurait été payé. Si cet argent a été épargné au pays, qui doit en avoir le crédit ? C'est l'auditeur général et non le ministre de la Justice. Tous les agents du gouvernement ont pris parti pour M. Davis, et l'auditeur général a eu à tenir tête à tous. S'il a réussi à garder cet argent, on lui en doit d'autant plus de reconnaissance, sans que le gouvernement et ses employés y soient pour rien.

M. FOWLER : Comme un différend semble s'être élevé entre le ministre de la Justice et M. Aylesworth quant aux conditions du premier contrat, j'aimerais à demander au ministre de la Justice sur quoi il base son opinion. A la page 39 du rapport de l'auditeur général se trouve la lettre de M. Aylesworth, en date du 21 mars 1903, et adressée à l'auditeur général. Cette lettre se lit comme suit :

Me reportant à vos lettres du 16 et du 18 courant, j'ai examiné le bail du 25 juin 1896——

Il s'agit ici du bail original, sur lequel repose tout le contrat.

—le décret du conseil du 9 octobre 1900, et le contrat du 19 octobre 1900.

Ce dernier contrat est celui qui a été passé, je crois, avec M. Davis.

Vous désirez connaître mon avis sur la question de savoir si le gouvernement peut, par ces contrats, fixer le nombre de lampes qu'il pourra utiliser en une seule nuit, en ne payant que les lampes ainsi utilisées à raison de 30 cents par nuit.

Je crois que c'était là le droit du gouvernement, antérieurement au contrat du 19 octobre 1900 ; mais, dans ce dernier document, le nombre des lampes électriques a été, je crois, fixé, de l'accord des deux parties, à pas moins de 250, et par conséquent je crois que si des feux sont allumés en quelque nuit que ce soit, M. Davis a le droit d'insister, s'il le désire, sur le paiement plein et entier de pas moins de 250 de ces lampes électriques.

Voilà ce qu'a gagné le gouvernement à se mêler de ce contrat.

Tant que le bail du 25 juin 1896 était le seul document témoignant de l'arrangement intervenu entre les deux parties contractantes, la situation était que M. Davis avait le droit de fournir, aux prix spécifiés dans le bail, toute force électrique requise pour le fonctionnement des écluses du canal, ainsi que les lampes électriques le long du canal à tels endroits et en tel nombre suivant qu'il pourrait être jugé nécessaire par l'ingénieur en chef.

C'est-à-dire que l'ingénieur en chef devait avoir précisément le droit que lui refuse le ministre de la Justice. Cela veut dire qu'il devait avoir le droit de varier le nombre des lampes et le degré de force motrice devant être utilisée. Il pouvait demander, ainsi que l'a fait remarquer l'honorable député de Simcoe-sud, qu'il y eût un certain soir 50 lampes et un autre soir 40 lampes.

L'honorable M. FITZPATRICK : Mon honorable ami consentirait-il à passer un semblable contrat ?

M. FOWLER : Là n'est pas la question. Mais voici un contrat qui a été passé. L'honorable ministre de la Justice voudrait-il laisser entendre à ce comité que ce nouveau contrat a été passé afin d'aider M. Davis à se tirer d'un guêpier ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Non, il s'agissait tout simplement de mettre un peu de bon sens dans le premier contrat.

M. FOWLER : Dans l'opinion de M. Aylesworth, c'était là l'interprétation légale qu'il fallait attacher au contrat. C'était là la position où s'était mis M. Davis, d'après l'avis de M. Aylesworth et de M. Newcombe, leurs éminents jurisconsultes. Je vais lire la lettre de M. Newcombe, qui confirme celle de M. Aylesworth. Ainsi donc, si M. Davis avait signé un contrat imprudent, alors ce gouvernement a passé ce contrat de 1900 pour aider M. Davis à se tirer d'une mauvaise affaire.

Au point où en étaient les choses, et tant que ce bail était le seul contrat——

Et il en a été ainsi jusqu'au nouveau contrat du 19 octobre 1900.

—c'était à l'ingénieur en chef à désigner les endroits où les lampes devaient être allumées le long du canal, et à déterminer de temps à autre le nombre de ces lampes.

Si cela veut dire quelque chose, il faut comprendre par là que l'ingénieur en chef devait avoir le droit de dire combien de lampes il faudrait, disons 100 pour une année et 60 pour une autre année.

Les prix et autres détails se rapportant aux lampes électriques sont spécifiés dans le bail.

Le décret du conseil du 9 octobre 1900, et le contrat du 19 octobre 1900, spécifient clairement le nombre de lampes qui devront être fournies. Il ne devra pas y en avoir moins de 250 ni plus de 270, à la satisfaction du département, et le gouvernement ayant, par ce décret ministériel et le contrat subséquent, exercé son droit de déterminer le nombre de feux que M. Davis devait fournir, ce dernier doit, je crois, en toute justice, se reposer sur ce décret du conseil et ce contrat, et prétendre qui si on a besoin de lumière, en quelque nuit que ce soit, le nombre de lampes électriques ne devra pas être moins de 250.

Ainsi donc, nous voyons que le gouvernement précédent a passé un contrat et signé un bail avec M. Davis pour la fourniture de l'éclairage et de la force motrice pour le canal Cornwall, à une certaine somme spécifiée pour chaque lampe électrique et pour chaque cheval-vapeur. D'après ce même bail, il était laissé à la discrétion de l'ingénieur en chef du département de déterminer de temps à autre la quantité de lampes et le degré de force motrice dont on aurait besoin.

Alors, la seule question qui pouvait se présenter, c'était de savoir si le prix demandé pour l'éclairage et la force motrice était raisonnable. S'il est laissé à la discrétion de l'ingénieur du département de se prononcer comme nous venons de le dire, alors la question de quantité n'a pas à être prise en considération, car pour cette quantité on ne considérerait que les intérêts du canal. Il ne reste plus qu'une question de prix. En 1896, comme on l'a déjà fait remarquer, on s'y connaissait encore fort peu en matière de production d'énergie électrique. Je crois que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) nous a dit que l'énergie électrique n'était pas alors fournie à tant par cheval-vapeur. Par conséquent, il serait fort difficile d'établir des chiffres à cet égard. A meilleur de sa connaissance, l'énergie électrique était alors fournie à $63 par cheval-vapeur. Cela peut avoir été un prix raisonnable en 1896; je ne suis pas assez familiarisé avec tout cela pour affirmer si ce prix était ou non raisonnable. Ce prix ne serait certainement pas raisonnable aujourd'hui. Sur le canal Welland, autant que je puis voir, la force électrique est fournie au gouvernement à raison de $14 par cheval-vapeur.

M. INGRAM : Et nous avons pour cela un contrat de dix ans.

M. FOWLER : Et on nous demande, pour le canal Cornwall, de payer à M. Davis quatre fois et demie ce montant, et cela pour un excédent inutile de force motrice. Les conditions peuvent ne pas être les mêmes sur le canal Cornwall, mais elles ne sont certainement pas différentes au point de les rendre quatre fois et demie plus onéreuse. Il n'y a pas une seule partie du Canada où l'on ne peut pas fournir l'énergie électrique à la vapeur à meilleur marché que $63 par cheval-vapeur.

M. HAGGART : Il en coûte cela ici.

M. FOWLER : J'en doute beaucoup, bien que le charbon soit ici bien plus cher que dans le Nouveau-Brunswick. On nous a dit qu'un contrat avait été passé, à Hull, aux fabriques de ciment, pour la fourniture de l'énergie électrique à raison de $15 par cheval-vapeur, pour journées de 24 heures, et sept jours dans une semaine. Cela est un fait avéré, que j'ai appris des personnes mêmes qui sont parties à ce contrat. Je dis que ce contrat Davis constitue un marché imprudent quant au prix, et que le gouvernement n'était en aucune nécessité de le signer. On n'a jamais démontré qu'il était nécessaire que le gouvernement passât ce second contrat. Mon honorable ami de Grey-est a fait remarquer que M. Davis obtint l'usage de ce canal à un bon marché extraordinaire, et je crois que l'ex-ministre des Chemins de fer a certainement erré en ne demandant pas des soumissions pour ces services publics, afin que chacun ait chances égales d'enlever l'entreprise. Je vais maintenant donner lecture de l'avis exprimé par M. Newcombe :

(a.) Est-ce que l'ingénieur en chef peut donner instructions à M. Davis, en tout temps qu'il lui plaira, de supprimer le courant électrique pour toutes les lampes éclairant le canal ?

Je suis d'avis qu'il pourrait parfaitement le faire, d'après le bail du 25 juin 1896 intervenu avec M. Davis.

Tout est laissé absolument aux mains de l'ingénieur en chef.

Tout ce que ce contrat du 19 octobre 1900 spécifie c'est que, pour ce qui est de ce détail, il est convenu entre la Couronne, représentée par le ministre, et M. Davis que celui-ci devra, d'après son bail, fournir et maintenir des lampes à arc à courant direct, dont le nombre ne devra pas être inférieur à 250 en une seule fois.

Eh bien, je dis qu'avant que ce second contrat de 1900 fût signé, la chose était entièrement laissée à la discrétion du gouvernement même, représenté par l'ingénieur en chef.

Le bail même ne fixait ni minimum ni maximum, mais il fallait cependant fournir le nombre de feux jugés nécessaires par l'ingénieur en chef. Celui-ci pouvait en demander le nombre qu'il lui plairait, et il restait libre aussi de n'en pas demander du tout.

Cette opinion s'accorde exactement avec celle de M. Aylesworth, à la page 391 du rapport de l'auditeur général. Il me semble y avoir des raisons pour le tollé soulevé contre ce contrat, et je ne crois pas que le gouvernement ait agi au mieux des intérêts du public en signant le second contrat. Naturellement, après avoir engagé quelques passes d'armes avec l'auditeur général, on commença à prendre peur et à modifier le marché de façon à le réduire d'environ $22,000. Mais l'auditeur général, par la ténacité qu'il a montrée en cette affaire, a épargné à ce pays ces $22,000. Ce serait là une excellente raison pour le maintenir dans la charge qu'il occupe, et j'espère bien qu'il retirera sa démission et qu'il continuera à se faire le Cerbère impitoyable du trésor public.

M. Davis a déjà été mêlé, l'année dernière, à une affaire qui a été soumise à cette Chambre. Il semble avoir été favorisé par ce gouvernement, tout comme j'ai raison de croire qu'il l'avait aussi été par le gouvernement précédent, c'est-à-dire qu'il semble être au mieux avec tous les gouvernements.

Il a déjà aussi été mêlé à l'entreprise du pont de Québec, et la coïncidence ne laisse pas d'être remarquable qu'il a alors été défendu par le ministre de la Justice, lequel s'est aussi fait son principal défenseur, ce soir. D'après les arrangements intervenus avec la Compagnie du pont de Québec, M. Davis se trouvait bénéficier du nouvel ordre de choses jusqu'à concurrence de $140,000 ou $160,000, ce qui n'est certes pas à dédaigner. M. Davis prit des actions de la Compagnie du pont de Québec à 60 pour 100 au montant de $400,000, pour lesquelles il s'inscrivit pour $240,000. Ces actions, tenant lieu d'argent, suivant l'arrangement intervenu entre la Compagnie du pont et la Compagnie du Grand Tronc du Pacifique il se trouvait donc réaliser le joli bénéfice de $160,000. Maintenant, dans ce contrat, il a réalisé quelque chose comme $50,000, ou $30,000, si l'on s'en tient à la réduction exigée par l'auditeur général. Ainsi donc, il ne paraît pas que M. Davis ait trop à se plaindre de ses affaires avec ce gouvernement. Je crois que ce que le gouvernement a le mieux à faire, c'est d'en revenir à l'ancien contrat de 1896, et de ne payer que pour les feux électriques dont il a besoin. Prétendre que, si nous avons besoin de trente feux en hiver, le canal n'en doit pas moins alors rester éclairé d'un bout à l'autre, est certainement le comble de l'absurde.

M. LENNOX : Je désire présenter une ou deux observations en réponse au ministre de la Justice. Je ne trouve pas à redire que le ministre de la Justice ait défendu ce marché et je crois que nous devons nous estimer plutôt heureux qu'il en soit ainsi. Je crois que le gouvernement s'est rendu compte qu'il se trouvait engagé dans une grave affaire, parce qu'il a confié le soin de défendre sa cause au jurisconsulte le plus éminent qu'il compte dans ses rangs. Je ne vois pas qu'il me soit nécessaire d'en dire bien long, au sujet de l'honorable député de Lanark-sud. Il défend naturellement le contrat qu'il a signé. Le gouvernement tient aussi à défendre son propre marché. J'ai bien peur que mon honorable ami de Lanark-sud ne se trouve exactement dans la même situation où j'ai déjà vu plusieurs de ces honorables messieurs de la droite, quand ils paraissent ne vivre que dans le passé, sans se soucier que tout le monde change autour d'eux. En d'autres termes, le contrat de 1896 peut avoir été une excellente chose en son temps, mais le gouvernement n'aurait jamais dû le renouveler ou en faire la base d'un autre contrat, en 1900, considérant que M. Davis se trouvait en défaut.

Considérant ce qui s'est passé le 13 de l'autre mois, alors qu'une député infiniment plus autorisé que moi a présenté ce sujet à la Chambre au nom des membres de la droite, j'ai cru qu'il n'était guère nécessaire d'y revenir. En d'autres termes, le gouvernement avait alors considéré la question de savoir si le bail de la force motrice et de l'éclairage était renouvelable ou non, de telle façon que cette question avait été pour ainsi dire éliminée de la discussion. Mais il n'y paraît guère ce soir, car le ministre de la Justice vient de se lancer dans cette discussion avec un regain d'énergie, et il laisse maintenant jusqu'à un certain point entendre qu'il est toujours d'avis que la période de 84 ans s'appliquait dans l'ancien contrat à la force motrice et à l'éclairage aussi bien qu'au bail. Il se basait pour cela sur cette clause du bail :

Pour avoir et posséder ledit lot de terre, la quantité d'eau surabondante et tout écoulement d'eau plus grand du creek dans le canal par le moyen d'ouvrages faits par le preneur, comme dépendant dudit lot de terre pour l'érection d'appareils électriques et le fonctionnement des machines y installées, ainsi que les privilèges, droits et servitudes découlant pendant la durée de vingt et un ans à compter du premier jour de juillet de l'an 1896, pour se terminer le premier jour de juillet de l'an 1817,, etensuite pendant une durée ou une période de vingt et un ans, renouvelable ainsi que prévu et mentionné

dans les clauses et conditions générales annexées.

Dans une autre partie du bail, on stipule que la force motrice et l'éclairage s'appliqueront à la période durant laquelle le locataire pourra jouir de ces conditions, c'est-à-dire pour une période de 21 ans renouvelable ainsi que par les conditions annexées au contrat. Quelles sont ces conditons? Je vais lire l'entête :

CLAUSES ET CONDITIONS GENERALES.

pour la

LOCATION DES FORCES HYDRAULIQUES

Avec ou sans emplacements de moulins, fabriques, etc., sur les canaux ou se rattachant aux canaux du Dominion du Canada.

Il n'y a pas là un seul mot pouvant s'appliquer à ce que nous discutons en ce moment. On voulait par là protéger les droits d'un locataire d'un privilège hydraulique ou d'emplacement appartenant au gouvernement, et on n'a jamais prétendu que cela pouvait s'appliquer à un cas comme celui-ci, c'est-à-dire à la question de savoir si le gouvernement pouvait conclure un marché avec M. Davis pour prendre la force hydraulique et l'éclairage. Pas un seul des vingt-quatre différents articles ici stipulés ne pourrait s'appliquer d'aucune manière au sujet que nous discutons. Laissez-moi citer l'un de ces articles, dont il a été question le 13 du mois dernier, en rapport avec toute cette affaire .

Le premier jour de juillet de l'an 1895 et le premier jour de chaque vingt-unième année subséquente seront les époques à dater desquelles et jusqu'à l'expiration desquelles sera calculée la durée de ce bail de concession hydraulique. La bailleur stipule et convient que si, pendant la durée de son bail, le preneur accomplit et exécute fidèlement toutes les conventions et obligations que le preneur s'est engagé à observer et exécuter, tel que consigné aux présentes et dans son bail particulier, alors ledit bailleur à l'expiration de la période du bail, sur la demande par écrit faite par le preneur au moins trois mois avant l'expiration de ce bail, exécutera et délivrera au preneur ou à ses représentants légaux et ses ayants droits autorisés un renouvellement dudit bail pour une deuxième période qui sera alors de vingt et un ans, et en outre, à l'expiration de ladite période et de chaque période subséquente de vingt-un ans, pour quatre-vingts ans, à dater du premier jour de juillet de l'an 1895 et le bail sera résolu et terminé avec les mêmes conventions et aux conditions stipulées dans ce bail.

On ne pourrait pas, d'aucune manière, trouver là un seul mot pouvant s'appliquer au cas qui nous occupe ici. Le décret ministériel stipule expressément qu'il s'agit ici de vingt et un ans :

Ledit contrat sera en vigueur durant une période de vingt-un ans.

C'est là le décret du 9 octobre. Le décret du 16 octobre stipule que ce contrat sera prolongé de façon à le faire correspondre avec le bail de la force hydraulique. Il sera prolongé pour la période supplémentaire du bail. Ce décret est rédigé avec beaucoup de soin, et on y stipule expressément que le contrat sera prolongé durant une période de 79 ans, conformément au décret modifié, et de façon à rendre les termes de ce contrat " conforme à la partie du dit contrat où il est question du bail."

Le contrat a été ainsi interprété, en définitive, non seulement par M. Davis, puis par le gouvernement en quatre différentes circonstances, mais aussi par les experts du gouvernement, puisqu'ils parlent de la nécessité d'en remanier les conditions, ce qui n'aurait pas raison d'être si le contrat eût été renouvelable.

L'honorable M. FITZPATRICK,: Si, à l'expiration de vingt et un ans, l'entrepreneur refrefusait de fournir des lampes, pourrait-on se prévaloir de cette disposition pour le contraindre à en fournir ?

M. LENNOX : Cette difficulté ne se serait peut-être pas présentée si le gouvernement s'était réservé le droit de mettre fin au bail en tout temps, ce qui démontre que le député de Lanark-sud a fait preuve de prudence en concluant un arrangement réservant au gouvernement le droit de faire un autre marché, c'est-à-dire, d'un côté, le droit de mettre fin au bail, et de l'autre, celui de signer le contrat avec le locataire si ce dernier proposait des conditions raisonnables eu égard aux nouvelles circonstances qui n'eussent pas manqué de surgir après un laps de vingt et un ans.

L'honorable M. FITZPATRICK : Voilà un autre point qui n'est pas en litige. Là-dessus, je suis parfaitement d'accord avec mon honorable ami. Mais je lui demanderai si, en droit, la clause obligeant le locataire à fournir de la force pourrait être invoquée contre lui à l'expiration de vingt et un ans ?

M. LENNOX : Si mon honorable ami et moi étions tous deux sans prévention, j'attacherais plus d'importance à son opinion qu'à la mienne.

L'honorable M. FITZPATRICK : Je veux savoir quelle est votre opinion.

M. LENNOX : D'après ce que je connais, et d'après l'interprétation que je donne à la convention, nous étions tout à fait incapables de contraindre M. Davis, en vertu du contrat, à fournir de l'éclairage et de la force pour plus de 21 ans.

Je doute même que nous eussions le droit de l'y contraindre en aucune façon, dans un sens, parce qu'il n'y avait rien de clair dans le contrat. Le gouvernement s'était seulement réservé le choix de prendre une part de ce qu'il avait déjà. Je le répète, en 1900, le gouvernement avait droit de fixer la quantité d'éclairage qu'il lui fallait : il s'était réservé ce droit par décret de l'Exécutif et il l'a perdu parce que le ministre n'a pas su s'en tenir aux termes de ce dé-

cret. M. Aylesworth fait remarquer que la question s'était compliquée parce que le bail n'était pas conforme au décret, et c'est ce que M. Newcombe signale comme établissant que le gouvernement pouvait, *ipso facto*, aussi bien qu'en s'adressant aux tribunaux, combler cette lacune et faire respecter les conditions du premier contrat. A la fin de la correspondance échangée entre l'auditeur général et le gouvernement, M. Stewart dit qu'il doute encore beaucoup du pouvoir du gouvernement et des autres locataires de force motrice de M. Davis ; et lorsque le ministre de la Justice met en ligne de compte le coût total des travaux, son argument est vraiment futile. L'honorable ministre nous a dit que nous n'avions pas payé un dollar de plus que ce que nous avions reçu d'après le contrat. Cependant, nous avons d'abord payé, durant six mois, de l'éclairage dont nous n'avions pas besoin. De l'aveu même du gouvernement, nous avons payé pour 250 lampes lorsque, de fait, il ne nous en fallait que 30. Nous avons payé de la force depuis le 24 octobre 1901 jusqu'au 11 octobre 1903, époque où l'auditeur général a écrit sa lettre, lorsque nous n'avions pas fait et ne pouvions pas faire usage de force du tout et lorsque, subséquemment à la convention de 1903, nous étions, d'après les données officielles, en état d'employer seulement 20 chevaux-vapeur sur le nombre total pour lequel nous payions. Lorsque nous considérons que nous n'avons eu à payer que pour un nombre restreint de lampes et que pour une quantité restreinte de force, nous voyons que nous l'avons fait à cause de ce que l'auditeur général a accompli, et tout contrairement à ce que le conseil de la trésorerie a, le 13 novembre 1902, décidé qu'il fallait faire. Bien que, dans un sens, il soit vrai que nous n'avons pas payé plus que ce que M. Davis s'était mis en état d'exiger, cependant, nous avons payé pour une immense quantité de force dont nous n'avons pu nous servir, et cet état fourni le 14 août 1903, une date très récente, fait voir que nous avons payé pour 100 lampes durant 20 mois, et pour 120 chevaux-vapeur à $63 par cheval-vapeur, c'est-à-dire $13,000, et que c'est seulement vers la fin de cette période que nous fûmes capables de nous rendre compte de la situation. A l'exception d'un mois, nous n'avons jamais payé en aucun temps pour moins de 217 lampes, et dans certains cas, nous avons même payé pour 249 lampes, et cependant, il a été déclaré que le département avait trouvé que, durant une grande partie de tout ce temps-là, il fallait employer seulement 30 lampes.

M. DANIEL : Le 28 juillet, on a posé les questions suivantes, auxquelles il a été répondu le même jour :

M. FOWLER :

1. Combien de tonnes de grain et de produits de grain ont été transportées par l'Intercolonial, entre des points à l'ouest de Montréal et Saint-Jean, N.-B., à destination d'autres ports de la baie de Fundy, pendant chacun des mois à partir du 1er septembre 1903 jusqu'au 30 janvier 1904, et combien de tonnes des mêmes articles ont été transportées pendant la même période entre des points à l'ouest de Montréal et le même port pour livraison locale ?

3. Le département des Chemins de fer et Canaux sait-il que du grain et des produits de grain expédiés de points à l'ouest de Montréal ont été livrés à Saint-Jean pour distribution locale après avoir acquitté seulement le tarif de fret pour exportation ? Dans l'affirmative, à qui ces produits ont-ils été livrés, en quelle quantité, et quelle est la raison de cette différence ?

4. Quels sont les moyens adoptés par le département pour s'assurer que ce transport à Saint-Jean par l'Intercolonial, à un prix spécial pour l'exportation, est vraiment fait à l'exportation et non gardé pour distribution locale ?

Voici quelle a été la réponse de l'honorable ministre aux deux dernières questions :

3. Le département des Chemins de fer et Canaux ne sait pas s'il a été livré à Saint-Jean, N.-B., pour distribution locale, du grain et des produits des grains de points situés à l'ouest de Montréal et qui n'avaient que le tarif de transport de marchandises destinées à l'exportation.

4. Les moyens employés d'ordinaire par toutes les compagnies de chemin de fer: les marchandises sont livrées à la compagnie de steamers et il est adressé un connaissement d'entier parcours.

J'ai compris que M. Tiffin avait fait certaines recherches à ce sujet et qu'il avait adressé au département un rapport déclarant qu'il s'était commis des irrégularités de ce genre à Saint-Jean. Est-ce exact ?

L'honorable M. EMMERSON : Non, ce n'est pas exact. Il n'y a pas eu d'irrégularités par rapport au trafic d'exportation. Je me rappelle la question. Je l'ai étudiée de très près et j'y ai donné une réponse conforme aux faits.

M. DANIEL : N'y a-t-il pas moyen de connaître autrement que par ce que le ministre peut dire, si les marchandises ont été livrées aux lignes de steamers ? N'y a-t-il personne qui soit chargé de voir à ce que ces marchandises soient livrées comme il le faut ?

L'honorable M. EMMERSON : Naturellement, les fonctionnaires s'en tiennent au connaissement. Ces documents relatifs aux marchandises destinées à l'exportation sont envoyés au département : les fonctionnaires du département se guident là-dessus pour s'assurer si les marchandises sont transportées aux différentes lignes de steamers et jusqu'à quelle destination.

M. DANIEL : Dans le cas dont j'ai parlé, ne doit-il pas être envoyé un double du connaissement à quelque préposé spécial, double qui n'est pas requis par rapport aux autres marchandises que l'on transporte ?

L'honorable M. EMMERSON : En général, le connaissement est envoyé au distinataire des marchandises exportées et, naturelle-

ment, une copie est laissée à la compagnie de chemin de fer. Celle-ci se guide d'après la feuille de route qui lui a été adressée, et les fonctionnaires du département se guident aussi d'après ce document et voient à ce que l'exportation se fasse.

M. DANIEL : Quels sont les devoirs de M. Seeley ?

L'honorable M. EMMERSON : Il est un des fonctionnaires à Saint-Jean.

M. DANIEL : Il est nécessaire que les expéditeurs adressent à M. Seeley le connaissement de toutes les marchandises à exporter. Le département n'a pas répondu d'une façon complète à la question, il s'est contenté de dire que les marchandises sont envoyées au steamer de la même façon qu'à n'importe quel chemin de fer.

L'honorable M. EMMERSON : Les fonctionnaires retracent la consignation jusqu'au point d'expédition.

M. DANIEL : De fait, il y a un fonctionnaire qui s'occupe spécialement de cela ?

L'honorable M. EMMERSON : Oui.

On fait rapport.

COMPAGNIE D'ASSURANCE "MUTUAL RESERVE", SUR LA VIE.

L'honorable M. FIELDING : On nous a prié avec instance de fournir l'occasion de proposer la lecture d'un bill inscrit au feuilleton. S'il n'y a pas d'objection, je demanderai que cela se fasse. C'est un bill concernant les personnes dites "Canadian Assessment Policy Holders" dans la compagnie d'assurance "Mutual Reserve" sur la vie. Il vient du Sénat, et s'il n'y a pas d'objection, je propose qu'il soit appelé maintenant et que l'on permette à l'honorable député de Brantford (M. Heyd) d'en parler.

M. INGRAM : Je n'entends pas présenter d'objections, mais je désirerais consacrer une heure de mon temps à dire ce que je pense de cette compagnie d'assurance. Que la députation s'imagine tout ce que je pourrais dire dans cet espace de temps et elle aura peine à exagérer l'opinion que j'ai de la conduite de cette compagnie.

AJOURNEMENT—ELECTIONS GENERALES.

L'honorable M. FIELDING : Je propose que la séance soit levée.

M. SPROULE : D'ordinaire, lorsque le parlement est en session, les ministres communiquent à la Chambre ce qu'ils désirent faire connaître au pays; cependant, je trouve, dans le "Journal" de ce soir cette dépêche spéciale envoyée de Brandon :

Brandon, 4 août.—La visite que l'honorable Clifford Sifton a faite hier est très significative pour les libéraux militants de cet endroit. Il leur a assuré qu'il n'y aurait pas d'élection cette année ni, probablement, jusqu'à ce qu'une autre session du parlement eût eu lieu.

Ils avaient porté si peu d'attention à la préparation des listes provinciales que, dans les circonstances, un appel au peuple signifierait une défaite. M. Sifton leur a assuré qu'il est assez puissant, à Ottawa, pour retarder l'élection générale de plusieurs mois.

L'honorable ministre qui dirige les délibérations de la Chambre voudra-t-il nous dire si cette nouvelle est exacte ?

L'honorable M. FIELDING : Je n'en sais absolument rien et c'est avec beaucoup d'intérêt que je viens d'apprendre qu'elle existe, tant je suis désireux de savoir à quelle date aura lieu l'élection générale.

M. INGRAM : Il ne faudrait pas répondre avec tant de légèreté à un bruit de ce genre.

L'honorable M. FIELDING : Je n'ai pas eu l'intention de le traiter à la légère, j'ai parlé très sérieusement.

M. INGRAM : Il y a deux ou trois ans que nous cherchons à savoir s'il ne pourrait pas y avoir de principe arrêté au sujet d'un appel au peuple. Toute la députation a été impatiente de savoir quand cet appel aurait lieu, et le gouvernement n'ayant rien décidé sur ce point, les affaires ont été expédiées d'une façon incertaine. Certes, le gouvernement devrait être en état de décider quand l'élection aura lieu et le premier ministre devrait faire savoir au peuple qu'elle aura ou n'aura pas lieu avant la prochaine session. Pour moi, je proteste contre ces tâtonnements. Il est à près temps qu'il soit fixé une date pour nos élections, comme cela se pratique aux Etats-Unis. Notre constitution ne le permet peut-être pas, mais il règne, tout de même, dans le pays, un sentiment très prononcé contre cette publication de rumeurs au sujet de l'élection générale.

L'honorable M. FIELDING : Je suis peiné d'entendre l'honorable député (M. Ingram) nous prêcher de copier les institutions américaines. Je laisse à la gauche le soin de les copier.

M. HENDERSON : Je ne crois pas que l'honorable député (M. Ingram) ait parlé dans ce sens. Il a seulement demandé, ce qui était juste, si le bruit en question est vrai ou faux ? L'honorable ministre qui est actuellement dans l'Ouest était autorisé à parler au nom du gouvernement lorsqu'il a fait cette déclaration ? Devons-nous croire ou ne pas croire ce qu'il a dit ?

Cette question me paraît juste et on devrait y répondre.

L'honorable M. FIELDING : Je n'ai pas vu l'honorable ministre depuis quelque temps et je ne saurais dire quelle autorisation il avait.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 2 heures 35 du matin, vendredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, 5 août 1904.

L'ORATEUR ouvre la séance à 11 heures.

RAPPORT DU COMITE DES IMPRESSIONS.

M. PARMELEE : Je propose :

Que le rapport mixte du comité des impressions du parlement soit adopté.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je demande à l'honorable député de bien vouloir laisser la motion en suspens jusqu'à demain.

Réservé.

COMITE DE L'AGRICULTURE.

M. J. A. DOUGLAS : Je propose :

Que le troisième et dernier rapport du comité permanent de l'agriculture et de la colonisation soit adoptée.

La motion est adoptée.

PRIMES SUR LE PLOMB.

Sir R. CARTWRIGHT (ministre du Commerce) : Je propose que demain la Chambre se forme en comité pour délibérer la résolution suivante:

Qu'il est expédient d'amender l'article 2 du chapitre 31 des Statuts de 1903, intitulé : " Acte à l'effet de pourvoir au paiement de primes sur le plomb contenu dans les minerais plombifères de provenance canadienne ", en ajoutant après le mot " Canada " les mots : " et le restant de la somme de cinq cent mille piastres non dépensée à la fin d'aucune année financière pourra être reporté à l'exercice suivant, et il pourra être fait à même ce reliquat, chaque année subséquente, des paiements d'aucune partie des quarante pour cent prévus ci-dessus sur lesdits minerais et sur ceux seulement qui auront été livrés pour être fondus en Canada mais qui n'auront été réellement fondus qu'après la clôture de l'année pendant laquelle ils auront été livrés ".

La motion est adoptée.

ASSOCIATION DES VETERANS.

M. SAM. HUGHES : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire faire savoir que j'ai reçu une lettre d'un des principaux officiers de l'association des vétérans du Canada, me demandant de rappeler au premier ministre l'entrevue qu'ils ont eu avec lui l'an dernier au sujet de l'obtention de terrains dans le Nord-Ouest. Je ne connais pas les détails de la demande qu'ils ont adressée au premier ministre, mais il s'agissait de faire reconnaître d'une manière quelconque les services que ces vétérans ont rendus lors des incursions des Fénians, et en d'autres circonstances. L'an dernier, l'honorable premier ministre a promis de s'occuper de l'affaire et aujourd'hui je viens lui rappeler sa promesse.

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : L'an dernier l'Association des vétérans a eu une entrevue avec une délégation du cabinet dont je faisais partie. Le but de l'entrevue était d'obtenir une certaine étendue de terrain dans le Nord-Ouest. Je ne pouvais pas donner une réponse immédiatement à cette époque et je regrette de dire que je ne le puis pas encore sans avoir étudié la question davantage.

CORRECTION D'UNE ERREUR DANS LES " DEBATS ".

M. SAM. HUGHES : Une autre question maintenant. En relevant les débats de l'autre jour je m'aperçois qu'il y a une erreur dans les chiffres que j'ai donnés concernant le tonnage canadien. L'erreur provient peut-être de moi; je l'ai donné comme étant de 2,000,000 de tonneaux, tandis qu'il est en réalité de moins de 1,000,000 tonneaux. Je tenais à relever cette erreur.

INDUSTRIE DES TABACS.

L'ordre du jour appelle la reprise de la discussion sur la résolution rapportée du comité général à l'effet d'amender l'Acte du Revenu de l'intérieur.—(M. Brodeur).

M. R. A. PRINGLE : A cette phase avancée de la session, j'hésite à discuter cette question, que je regarde comme étant d'une très grande importance, comme une question que nous ne pouvons pas discuter à fond dans le peu de temps qui nous reste. J'ai lu avec beaucoup d'intérêt le rapport du juge McTavish, le commissaire enquêteur, dont les conclusions sont exprimées comme suit :

Ce système de traités contre lequel protestent les requérants est de fait mis en pratique et est d'un usage général dans le commerce des cigarettes et des tabacs en Canada.

Les dispositions de ces traités ne sont pas illégales au point de vue du droit commun, ni contraires à aucune loi en vigueur rendue par le parlement du Canada.

Le point jusqu'où peut être exercée la juridiction législative sur la liberté des contrats et jusqu'à quel point les décrets statutaires peuvent intervenir dans les règles du commerce, sans nuire à l'intérêt public, sont, dans l'opinion de votre commissaire, des questions politiques qui doivent être laissées à la discrétion du parlement.

Je suppose que c'est sur le paragraphe 3 de ce rapport, qu'est basée la présente résolution.

Les fabricants de cigarettes et de tabacs canadiens, autres que la " Empire Tobacco Company " et la " American Tobacco Company ", sont dans une situation désavantageuse pour le placement de leur marchandise et pour l'exercice de leur négoce en général, en raison de l'existence de ces traités particuliers.

Par cette législation on propose d'autoriser le ministre du Revenu de l'intérieur à revo-

quer la licence d'aucun de ces industriels, s'il considère qu'il viole la loi, en la manière indiquée dans cette résolution. Je dis que c'est un pouvoir arbitraire à conférer à un seul homme que de le rendre ainsi l'arbitre du sort de ces compagnies. A mon sens, cette loi ouvrirait la porte à la corruption la plus effrénée en permettant à ce ministre de dire à ces grands industriels : Peu importe la nature de vos contrats, peu importe ce que des avocats éminents disent de leur validité, je prétends qu'ils sont contraires à la loi, et par conséquent, je révoque votre licence. Voilà un pouvoir qu'il ne faut confier à personne. Je regrette de n'avoir pas été ici, quand cette résolution a été déposée. Permettez-moi de déclarer catégoriquement que je suis en faveur de toute loi ayant pour but de réglementer les coalitions qui existent indiscutablement en ce pays, comme elles existent aux Etats-Unis, et même dans la libre-échangiste Angleterrre, mais je ne veux pas d'une loi comme celle qui est maintenant soumise à cette Chambre, qui donnerait à un seul homme la haute main sur ces différentss industries.

Je n'ai pas besoin de dire que cette question des trusts et des coalitions est très vaste. Elle a occupé l'attention des hommes d'Etat de l'Angleterre et des autres pays. Il y a aujourd'hui en Angleterre la Imperial Tobacco Co., qui possède un capital plus considérable que toute autre compagnie de fabrication du tabac du monde entier. Elle est composée de la fusion de vingt établissements différents et son capital est de $20,250,000. Et, cependant, le gouvernement n'intervient pas dans les moyens qu'elle emploie pour étendre ses opérations.

Pour bien comprendre cette question, je crois qu'il faut remonter à quelques années en arrière. Retournons à 1897. A cette époque il se fabriquait très peu de tabac canadien en ce pays. Cette année-là nos amis libres-échangistes du gouvernement adoptèrent une politique de protection et augmentèrent les droits à 10 cents par livre sur le tabac importé. Alors l'Empire Tobacco Co. entreprit la fabrication du tabac canadien. Elle engagea des capitaux considérables, déploya beaucoup d'énergie et de travail, dépensa des milliers de dollars en publicité pour habituer le peuple à consommer le tabac canadien. Elle faisait tout cela en dépit des conseils et des opinions de gens engagés depuis des années dans ce genre de commerce. Je veux parler d'hommes comme sir William MacDonald qui a toujours été contre l'emploi du tabac canadien et qui croyait qu'il ne valait pas la peine d'être manufacturé. Mais l'Empire Tobacco Co., confiante de pouvoir habituer le peuple a consommer du tabac canadien, n'hésita pas à engager ses capitaux et créa une industrie employant exclusivement le tabac canadien. comme matière première. Les affaires allèrent assez bien. Les agents de cette compagnie allèrent trouver les marchands de tabac, dans

tout le pays, et au moyen de primes et autres avantages, réussirent à habituer le public au tabac canadien. Plus tard la compagnie s'adressa aux marchands en gros et leur dit : Nous avons établi dans tout le pays un commerce considérable, en tabac canadien ; si vous voulez exercer cette industrie, nous passerons avec vous un contrat qui vous sera avantageux. Les marchands de gros signèrent ce contrat, et en 1901 nous voyons par le rapport du juge McTavish qu'il se fabriquait au pays 3,041,687 livres de tabac canadien, contre 600,000 en 1897. Ce développement était dû entièrement à l'énergie et aux dépenses de l'Empire Tobacco Co. Le commissaire n'a pas trouvé qu'elle exerçait un monopole.

Il n'a pas constaté que le consommateur fût frappé ni que le public fût lésé. Il a simplement fait rapport que cette manière de faire les affaires peut causer du tort à quelques établissements de moindre importance. Ces industriels ont débuté absolument dans les mêmes conditions que l'Empire Tobacco Company. Ils avaient les mêmes droits, opéraient en vertu des mêmes lois, ils pouvaient employer les mêmes moyens pour étendre leurs opérations ; et maintenant que l'Empire Tobacco Company a réussi, maintenant qu'elle a porté la consommation du tabac canadien à 5,000,000 de livres, je crois, elle est en butte aux attaques de quelques petits commerçants de la province de Québec.

Un projet de loi aussi important ne devrait pas être déposé pendant les derniers jours de la session. Je sais qu'il est toujours populaire de dénoncer les trusts et les coalitions, mais nous ne sommes pas ici uniquement pour obtenir de la popularité. Nous sommes ici pour étudier les meilleurs moyens de réglementer et restreindre, au besoin, ces grandes compagnies, et je maintiens que nous n'apportons pas au règlement de cette question le soin et l'étude que nous devrions y apporter. Si nous établissons ce précédent, attendons-nous à avoir à la prochaine session des lois contre d'autres industries qui, à force d'énergie, d'activité, d'intelligence et d'argent auront réussi à établir un commerce considérable. Nous avons aujourd'hui, comme ministre du Revenu de l'intérieur, un homme dans lequel tout le monde a confiance, mais il n'en sera peut-être pas toujours ainsi. L'application de cette loi sera en sûreté entre ses mains, mais nous ne savons pas quel sera son successeur ni quel usage il pourra faire de ce pouvoir sur les fabricants de tabacs du pays.

Je regrette d'avoir à retarder la Chambre à cette phase avancée de la session, mais je n'ai pas souvent pris la parole cette année, et quand surgit une question de cette importance, je crois de mon devoir de dire publiquement ce que j'en pense. Il n'y a rien dans le rapport du juge MacTavish qui dit qu'il existe un monopole, ou que le consommateur est frappé, ou que le public est lésé. Le rapport laisse simplement entendre que

cette manière de faire les affaires peut causer du tort à certains autres industriels.

Se basant sur cette supposition, le gouvernement entreprend de faire adopter cette résolution qui met à la merci du ministre du Revenu de l'intérieur le sort d'une grande industrie.

Comme je l'ai dit, ces grandes compagnies, ces grandes coalitions n'existent pas seulement aux Etats-Unis ; on les retrouve également dans la libre-échangiste Angleterre. Dans la dernière semaine de mars 1904, dans la Chambre des communes, de Londres, M. Austen Taylor, signalait au gouvernement, la récente coalition des aciéries d'Ecosse ; ces industriels fixaient un prix minimum, et une forte punition était imposée à ceux qui vendaient au-dessous de ces prix.

Voici la réponse de M. Balfour :

Je connais l'existence de la coalition dont on parle, mais cette question ne me paraît pas en être une dans laquelle le gouvernement doive intervenir.

Voyons quelle est exactement la situation au Canada. Nous avons notre code pénal qui atteint les coalitions illégitimes. Voici ce que dit l'article 520 :

Est coupable d'un acte criminel et passible d'une amende de pas plus de $4,000 et de pas moins de $200, ou d'un emprisonnement ne dépassant pas deux ans, et si c'est une association, elle est passible d'une amende de pas plus de $10,000 et de pas moins de $1,000, tout individu qui illégalement est de complicité, se coalise, convient ou s'entend avec un autre ou avec une compagnie de chemins de fer, de steamers, de bateaux à vapeur ou de transport—

(a) Pour limiter mal à propos les facilités de transport, de production, de fabrication, de fourniture, d'emmagasinage ou de commerce de tout article ou denrée qui peut faire l'objet d'un trafic ou d'un commerce ; ou

(b) Pour restreindre le trafic ou le commerce de tout article ou denrée, ou lui nuire ; ou

(c) Pour empêcher, limiter ou diminuer mal à propos la fabrication ou la production de tout article ou denrée ou pour en élever déraisonnablement le prix ; ou

(d) Pour prévenir ou diminuer mal à propos la concurrence dans la production, la fabrication, l'achat, l'échange, la vente, le transport, ou la fourniture de tout article ou denrée, ou dans les tarifs d'assurances sur la vie ou les propriétés.

Voilà les dispositions du code pénal et elles me paraissent suffisantes pour prévenir toute entente qui aurait pour but de nuire au public, en limitant ou diminuant à tort la fabrication ou la production. Nous avons aussi le droit coutumier concernant l'illégalité des contrats destinés à restreindre le commerce. Qu'est-il arrivé dans le cas actuel ? Un fabricant de la province de Québec qui se croyait lésé par les aptitudes supérieures et le succès de l'Empire Tobacco Co. a d'abord invoqué le code pénal. Ensuite il intenta un procès devant les tribunaux civils et tenta de prouver que ces contrats étaient illégaux. Il échoua. Le tribunal décida que l'Empire Tobacco Company et l'American Tobacco Co. étaient dans leur droit et faisaient des opérations parfaitement légitimes. Après avoir échoué devant les tribunaux ce fabricant s'adjoignit d'autres mécontents et obtint cette fameuse commission, et là encore les pétitionnaires ne réussirent pas à prouver aux commissaires que des illégalités étaient commises ou que des injustices étaient perpétrées au détriment du consommateur. Avant d'adopter cette législation dirigée uniquement contre l'Empire Tobacco Co. et l'American Tobacco Co., et qui mettra ces deux compagnies à la merci du ministre du Revenu de l'intérieur, nous devrions y apporter toutes les précautions possibles et étuder la question dans tous ses détails. L'Empire Tobacco Co. a beauocup fait pour le Canada.

J'ai trouvé très amusant le témoignage de sir William Macdonald relativement au tabac canadien ; il ne veut seulement pas entendre parler de le manufacturer. Il prétend que ceux qui cultivent du tabac canadien emploieraient bien mieux leur temps à cultiver du blé et que pour sa part il ne se sert que de tabac importé. Mais l'Empire Tobaco Co. croyait que nos cultivateurs pouvaient produire un tabac d'excellente qualité et elle persista dans son entreprise et au prix d'énormes sacrifices, elle réussit à amener les cultivateurs, non seulement de la province de Québec, mais aussi d'Ontario à produire un tabac dont l'excellence est attestée par les millions de livres qui se consomment actuellement.

De quelle injustice se plaint-on ? Le détailleur peut acheter et vendre tous les produits qu'il veut. Dans tous les magasins de tabac du Canada on trouve toutes les marques qui se fabriquent ici ou à l'étranger. L'American Tobacco Co. n'a rien à faire avec les marchands-détailleurs ; elle dit simplement aux marchands de gros : Nous avons dépensé beaucoup d'argent pour établir notre commerce ; si vous voulez vendre nos marchandises, nous vous donnerons un certain percentage, et vous pourrez vendre toutes les marques de tabac que vous voudrez ; mais si vous voulez ne vendre exclusivement que nos produits, nous vous accorderons un percentage plus élevé.

Dans la ville où j'habite, il y a l'établissement de MM. Snetsinger et Cie. Ce nom n'est probablement pas inconnu de nos amis libéraux. Or M. Snetsinger me disait hier : Nous sommes les agents de l'American Tobacco Co. et de l'Empire Tobacco Co., et nous vendons le tabac de Macdonald, de Tuckett et une foule d'autres marques.

L'honorable M. BRODEUR : N'est-il pas vrai que ce contrat l'oblige à ne vendre nul autre tabac canadien que celui de l'Empire Tobacco Co.? Cela ne porte-t-il pas préjudice à notre produit indigène?

M. PRINGLE : M. Snetsinger vend le tabac canadien de l'Empire Tobacco Co., mais il vend aussi le tabac importé des autres compagnies. Il a parfaitement le droit de

vendre tout autre tabac canadien, s'il veut se contenter d'une commission de 2 pour 100 ; mais s'il préfère obtenir 6 pour 100, alors, il ne vend que les produits de l'Empire Tobacco Co.

L'honorable M. BRODEUR : L'honorable député prétend-il qu'il est légitime et juste de permettre ces contrats qui excluent les produits canadiens?

M. PRINGLE : Je trouve absolument légitime que cette compagnie, qui a dépensé des sommes considérables pour établir son commerce, paie une commission plus élevée à un agent qui ne vend que ses produits. C'est ce qu'elle fait, et c'est son affaire.

C'est ce qui a lieu, non seulement pour le tabac, mais dans presque toutes les industries au Canada. On ne peut pas acheter les produits de la Canadian Coloured Cotton Co, excepté par l'intermédiaire de ses agents réguliers à Montréal. Allez à Cornwall ou ailleurs et vous trouverez un agent des chaussures Slater, qui n'en vend pas d'autres.

Le juge McTavish dit dans son rapport que ces moyens sont employés dans tous les genres de commerce et il ajoute qu'il n'a pas approfondi la question, car il n'avait pas mission de le faire.

Si les mêmes procédés sont en vigueur dans les autres industries, pour sauter à la gorge de l'American Tobacco Co., et lui dire : Je suis le ministre du Revenu de l'intérieur; vous devez m'obéir; peu m'importe qui prétend que vos contrats sont légaux; ils ne me plaisent pas; je suis le seul juge, l'unique arbitre et je révoque votre licence.

Je ne veux pas confier à un seul homme un pouvoir absolu sur une compagnie qui a engagé des centaines de milliers de dollars dans le pays. Je suis surpris de voir que les députés libéraux ne protestent pas contre une semblable proposition. En toute justice, on devrait permettre à cette compagnie d'en appeler. Elle pourrait s'adresser au plus capable des avocats canadiens, pour faire rédiger un contrat conforme aux prescriptions de cette résolution et cependant le ministre du Revenu de l'intérieur pourra dire : Je ne m'occupe pas de ce que dit cet avocat; je suis le seul juge et je révoque votre licence, si vous ne faites pas exactement ce que j'exige.

Ce n'est pas juste de confier un pouvoir aussi absolu à un seul homme. La compagnie devrait pouvoir en appeler à la cour de l'Echiquier de la décision du ministre qui donne au marchand de gros une commission supplémentaire, s'il s'engage à ne vendre que les produits de cette compagnie. Sur ce point, M. Blain, de la maison Eby, Blain et Compagnie, une des épiceries en gros les plus importantes de ce pays, déclare que ce contrat est absolument légitime et pour le marchand et pour le fabricant et pour le consommateur. Cette maison ne se chargerait pas de la vente des produits de cette compagnie, s'ils n'étaient pas les meilleurs sur le marché et ceux que le public demande. Tous les fabricants de tabac du Canada sont libres de faire signer des contrats semblables; mais ils ont conduit leurs affaires à l'ancienne façon, et ils ne peuvent pas lutter contre l'activité de l'American Tobacco Co.; c'est pourquoi ils s'adressent au gouvernement, dans l'espérance qu'une loi paternelle les tirera d'embarras.

On a prétendu hier que ce contrat a pour effet de créer un monopole, mais la preuve qu'on a faite ne justifie pas cette conclusion. L'Empire Tobacco Co. a eu le courage d'entreprendre la fabrication du tabac canadien et elle a eu beaucoup d'imitateurs, de sorte qu'aujourd'hui il y a plus de fabricants au Canada qu'en 1897. J'ignore si ces fabricants font de bonnes affaires, mais on ne peut nier qu'ils existent et qu'ils fabriquent du tabac canadien, tandis qu'ils n'y auraient même pas pensé, sans l'initiative de l'Empire Tobacco Co.

Un mot maintenant de l'American Tobacco Co. des Etats-Unis. C'est certainement un très grand établissement, appuyé sur un fort capital; mais, à l'heure qu'il est, je puis acheter du tabac aux Etats-Unis à moitié prix de ce qu'on le vend ici, et cependant on prétend que cette compagnie a créé un monopole et fixe les prix qu'elle veut aux Etats-Unis. Elle a à lutter contre une forte concurrence qui a eu pour effet de faire baisser graduellement les prix, et actuellement, ils sont, je crois, plus bas qu'ils n'ont jamais été aux Etats-Unis.

Voyons un peu comment ce monopole a été créé. Le ministre du Revenu de l'intérieu dit que cette compagnie a travaillé à fermer toutes les autres manufactures. Voyons où nous en sommes sur ce point. En 1893, il y avait dix manufactures au Canada; en 1894, il en avait dix; en 1895, dix. Ces contrats ont fait leur apparition en 1895, et depuis, le nombre des manufactures de tabac canadien a augmenté comme suit: 1896, onze ; 1897, douze ; 1898, quatorze ; 1899, seize ; 1900, vingt-trois ; 1901, vingt-six ; 1902, vingt-six. Ainsi, loin de créer un monopole, cette compagnie, par son énergie, par les dépenses énormes qu'elle a faites pour faire connaître le tabac canadien, a non seulement établi un commerce considérable pour elle-même, mais a aussi augmenté de seize le nombre des manufactures de ce pays, depuis qu'elle a imaginé son système de contrats. Le nombre des manufactures de cigarettes a aussi augmenté et nous en avons maintenant sept dans le pays.

Je suis partisan de la liberté du commerce. Tout en admettant que nous avons le droit de faire notre possible pour supprimer les coalitions illégales, que les dispositions du code pénal sont sages, ainsi que les principes du droit contumier concernant les contrats qui ont pour but de restreindre le commerce, je suis d'opinion que celui qui engage son argent dans une entreprise a droit à la liberté de contrat. Sur ce point, je

citerai Eddy qui est une autorité reconnue. Au numéro 62, il dit :

La liberté de contracter.—Le droit de contracter, de faire des affaires sans être gêné par des restrictions ou des interventions oppressives, est une partie essentielle du droit à " la vie, à la liberté et à la poursuite du bonheur " qui appartient à tout homme.

Les tribunaux et les législatures devraient être, et sont généralement peu disposés à gêner la liberté individuelle de contracter, bien que l'exercice de cette liberté ait souvent des conséquences désastreuses pour celui qui l'exerce et désavantageuses pour le public. Il est bien établi qu'un particulier peut commercer et contracter librement, même jusqu'au point de frapper ou accaparer le marché, pourvu que ces contrats ne soient pas—

(a) entachés de fraude,
(b) contraires à l'ordre public,
(c) contraires à la loi.

Peut-on dire que ces contrats sont entachés de fraude ? Peut-on dire qu'ils sont contraires à l'ordre public? Je maintiens qu'ils ne sont pas contraire à la loi. Notre plus haut tribunal a déclaré qu'ils sont légaux et valides. Permettez-moi de citer encore le numéro 70 du même ouvrage :

Le droit d'invoquer l'ordre public ou le statut se détermine par le tort qu'il s'agit de condamner. Pour que l'opération qui fait l'objet du litige puisse être déclarée contraire à l'ordre public ou au statut il faut qu'il y ait un tort réel ou prochain, infligé à l'individu ou au public. Toute la question git dans le tort causé, et ce tort—cette menace au bien de la société —doit être tangible, et non pas vague et spéculatif. Les institutions anglaises et américaines donnent à l'individu la plus grande somme de liberté possible—la liberté de gaspiller et dissiper son bien ; de commercer et de contracter de manière à acquérir souvent d'un seul coup tout le bien d'un autre ; de conduire ses affaires de manière à extorquer des sommes considérables au public en général—il peut faire tout cela et plus encore, l'expérience ayant démontré à la race anglo-saxonne que ceux qui dépassent la limite, qui entreprennent trop, qui agissent contrairement à la morale et au sentiment public, finissent, à la longue, par expier leur turpitude. Les libéraux et le public sont d'accord pour laisser l'individu à lui-même—abstraction faite des actes frauduleux, oppressifs, illégaux—et s'en rapporter uniquement aux lois immuables de l'évolution et du progrès social qui, tôt ou tard, suppriment infailliblement le mal et font triompher le bien.

Nous entendons souvent parler de trusts et de coalitions, mais comme de choses qui existent aux Etats-Unis et non au Canada. Ce sont des institutions américaines qui ne se sont pas encore implantées ici sérieusement et qui n'ont pas encore causé de tort, autant que je sache. Deux ou trois fabricants peu importants nous demandent, ou plutôt nous ordonnent de passer une loi contre une compagnie qui ne dispose pas d'un capital énorme, d'un capital d'environ $1,000,000, et qui avant l'an dernier, me dit-on, n'avait jamais payé un sou de dividende. Elle a dépensé des sommes considérables pour habituer le public à consommer du tabac canadien, et maintenant qu'elle est en état de payer un dividende, maintenant qu'elle commence à récolter le fruit de ses labeurs et de son argent dépensé, des fabricants rivaux incapables de se défendre, nous obligent à voter une loi qui permettra au ministre du Revenu de l'intérieur de révoquer la licence de cette compagnie s'il croit que ses contrats ne sont pas conformes à la résolution que nous discutons en ce moment. Quant à la nature exclusive du contrat et aux avantages spéciaux offerts aux agents, permettez-moi de citer le numéro 191 du même ouvrage :

Les personnes engagées dans le commerce ont le droit de chercher à développer ce commerce par tous les moyens légaux, et d'employer tous les moyens légaux pour s'assurer ce commerce à elles seules, et empêcher les autres d'y participer. La loi leur permet de faire des offres avantageuses pour attirer les clients de leurs rivaux et elles peuvent induire les clients à commercer avec elles exclusivement en faisant savoir qu'elles n'accorderont leurs conditions les plus favorables qu'à ceux qui commerceront exclusivement avec elles.

C'est exactement ce que fait cette compagnie, et je maintiens que cela est parfaitement légal. C'est ce que le tribunal a décidé dans la cause " Mogul Steamship Co." contre McGregor. (Law reports 21, Queen's Bench, Division 552). C'est une autorité anglaise qui s'applique exactement au cas actuel et qui dit que la compagnie avait le droit absolu d'agir comme elle l'a fait.

La loi leur permet de faire des offres avantageuses pour attirer les clients de leurs rivaux et elles peuvent induire les clients à commercer exclusivement avec elles, en faisant savoir qu'elles n'accorderont leurs conditions les plus favorables qu'à ceux qui commerceront exclusivement avec elles.

C'est presque mot pour mot, la formule du contrat dont on se plaint. La compagnie s'est basée sur cette décision des tribunaux anglais, et parce que, grâce à son énergie, à son esprit d'entreprise et à son argent, elle est parveiue à établier solidement son commerce, conformément à la loi, telle qu'elle existé, ses rivaux demandent au parlement d'autoriser le ministre du Revenu de l'intérieur de lui refuser sa licence. Je répète que c'est une proposition injuste et monstrueuse.

Il n'y a rien de contraire à la loi ni à l'ordre public dans un arrangement entre deux commerçants, en vertu duquel l'un s'engage à vendre à l'autre toutes les marchandises dont il aura besoin et ce dernier s'engage à n'acheter que du premier.

Les lignes qui précèdent sont empruntées à un ouvrage reconnu, Chitty, sur les contrats, 11me édition américaine, 982-83 et notes. Je regrette de retarder les travaux de la Chambre par ces citations, mais comme je l'ai dit en commençant, nous avons à discuter une loi très importante qui ouvrira la porte à toute sorte de lois, et l'an prochain on viendra nous demander de permettre au ministre du Revenu de l'intérieur, au ministre du Commerce, au ministre des Finances

de régenter n'importe quelle de nos industries. Ces compagnies ne doivent pas être mises dans une pareille situation ; elles ne doivent pas être à la merci d'un seul homme. Je suis bien prêt à discuter les moyens à prendre pour réglementer toutes ces compagnies, mais je ne veux pas d'une loi que je considère injuste.

L'article 286 dit :

Pour qu'une combinaison soit illégale parce qu'elle a pour but de frauder, d'opprimer ou de causer préjudice, il faut que cet élement d'illégalité apparaisse dans l'arrangement qui constitue la combinaison. Il faut qu'il soit évident que la combinaison a été formée dans le but exprès ou implicite de frauder ou opprimer les autres, ou de leur porter préjudice malicieusement, l'intention illégale doit être présente. Si la combinaison est formée dans un but légitime, elle est légale, même si dans la poursuite de son but légitime, elle peut incidement porter préjudice à d'autres ou même les ruiner.

La seule raison que l'on donne pour justifier la loi qu'on nous soumet c'est que le rapport du juge MacTavish laisse entendre que ces contrats portent préjudice à d'autres, et je dis que cela n'est pas une raison, car il faut que l'intention illégale soit prouvée.

Si la combinaison est formée dans un but légitime, elle est légale, même si dans la poursuite de son but légitime, elle peut, incidemment, porter préjudice à d'autres, ou même, les ruiner. S'il est démontré que le tort causé aux autres, n'était pas un des buts de la combinaison, mais n'a été qu'un résultat incident, la combinaison est légale. Dans la cause Mogul SS. Co. vs McGregor, le juge en chef Colridge, trace la distinction dans les termes suivants : " Je ne doute pas que les actes du défendeur, s'ils avaient été faits malicieusement ou illégalement, ou pour l'avancement d'une combinaison illégale et malicieuse, ne donnassent un droit d'action à celui qui en aurait souffert. La question se résume à ceci : Quelle était la nature de ces actes, et quelle était l'intention du défendeur en les accomplissant ? Les défendeurs sont des commerçants qui ont engagé des sommes énormes dans leur entreprise et qui, naturellement et avec raison, désirent retirer un profit de leur industrie. Ils ont le droit d'étendre leur commerce légitime par tous les moyens légitimes. Ils ont le droit de chercher, par des moyens légitimes, à conserver leur commerce pour eux seuls, et d'empêcher, par les mêmes moyens, les autres d'y participer. Au nombre de ces moyens légitimes, se trouve certainement celui qui consiste à induire par les offres avantageuses, les clients à commercer avec eux, plutôt qu'avec leurs rivaux.

La compagnie dont on se plaint ici, fait-elle autre chose?

Il s'ensuit qu'ils peuvent, s'ils le jugent à propos, travailler à induire les clients à commercer exclusivement avec eux, en faisant savoir qu'ils n'accorderont leurs conditions les plus avantageuses qu'à ceux qui commerceront exclusivement avec eux.

Peu importe si les avantages accordés sont disproportionnés à la punition imposée à ceux qui refusent de commercer exclusivement avec eux.

C'est un marché que des personnes dans la situation des défendeurs ont le droit de faire

et ceux qui sont parties à cet arrangement doivent le conclure ou le rejeter, en entier. Je n'y vois aucune preuve de coercition, ni de corruption.

C'est tout ce que fait la compagnie qu'on veut attaquer ici ; au moyen d'offres avantageuses elle induit certains marchands de gros, à ne vendre que ses produits. Ces marchands ne sont pas liés pendant seulement 24 heures. Du moment qu'ils considèrent qu'ils n'ont pas d'avantages à ne vendre que ces produits, ils peuvent annuler le contrat. Il est stipulé dans le contrat même que les deux parties peuvent le résilier en aucun temps. Je maintiens donc que ces contrats sont légaux et conformes aux principes du droit.

Voyons maintenant l'autre grief ; on dit que cette compagnie, en agissant comme elle le fait, porte préjudice aux autres fabricants. Je conteste cela. Le rapport ne constate pas que quelqu'un a subi des torts, et aucun tort n'a été causé, dont il faille tenir compte. Sur ce point encore, j'aurai recours à la même autorité. Voici ce que dit cet auteur, à l'article 212 :

Il est clair que ni l'étendue, ni la nature du préjudice causé aux autres par les opérations d'une combinaison ne peuvent être pris comme preuve de l'illégalité de cette combinaison. Les conditions changent constamment dans le monde industriel et commercial. Dans les conditions normales, des commerçants et des industriels subissent des pertes, ou sont conduits à la ruine, par le jeu d'évènements qu'ils ne peuvent empêcher. L'établissement des magasins à rayons——

Je suis surpris de voir que le ministre ne nous soumette pas un projet de loi pour protéger les petits marchands contre les empiètements de ces établissements.

—l'établissement des magasins à rayons, par exemple, dans les grandes villes, a complètement modifié la nature du commerce de détail et les petits boutiquiers qui, jusqu'alors, avaient prospéré, se trouvent dans l'impossibilité de lutter comme ces énormes établissements. Parmi les marchands-détailleurs et les propriétaires des immeubles dans lesquelles étaient installés ces petits magasins, l'antipathie contre les magasins à rayons est pour le moins égale à l'antipathie du public contre les trusts et les coalitions ; des démarches sont souvent tentées pour obtenir des lois pour le démembrement des magasins à rayons, pour empêcher cette réunion de commerces différents, sous un même toit. Jusqu'à présent, ces tentatives ont échoué ; peu de législatures se montrent disposées à adopter des lois dont l'inutilité et la folie seraient aussi évidentes que l'adoption d'une loi interdisant l'emploi des machines destinées à diminuer la main-d'œuvre. Jusqu'à présent, nul tribunal n'a voulu sanctionner une loi défendant les magasins à rayons.

Ces magasins sont un exemple frappant de la tendance actuelle vers la concentration et la combinaison. Ce qui se passe dans le commerce de détail, se produit également dans toutes les autres branches du commerce de l'industrie. Il n'y a pas à nier que la coopération, l'organisation et la combinaison, sous

toutes leurs formes, affectent plus ou moins ceux qui n'en font pas partie. Ces grandes agglomérations portent préjudice à ceux qui luttent contre elles, dans la même proportion qu'elles profitent à ceux qui en font partie et au public en général. L'étendue des torts infligés n'est pas une preuve de l'illégalité de la combinaison. Si la combinaison est administrée d'une manière imprévoyante, ceux qui n'en font pas partie, peuvent en profiter.

D'un autre côté, si la combinaison est sagement administrée, ceux qui n'en font pas partie sont exposés à se voir dépouillés de leur commerce et de leurs moyens d'existence, dans un mois ou dans six mois, selon le cas. Ces conséquences résultant de la bonne administration d'une combinaison quelconque—une société, une coalition, une fusion de plusieurs sociétés—peuvent intéresser ceux qui s'occupent d'économie politique, mais les tribunaux et le jury n'ont rien à y voir, à moins qu'il ne soit prouvé d'une manière concluante que l'intention première de la combinaison était illégale et oppressive.

Je dis aussi que les tribunaux ont une tendance à se montrer moins sévères qu'autrefois, envers ces combinaisons.

La tendance des tribunaux est de considérer les contrats qui restreignent partiellement la concurrence avec moins de défaveur qu'autrefois et la sévérité des anciennes décisions s'est grandement relachée dans certaines causes récentes, excepté lorsqu'il s'agit de franchises publiques ou de compagnies faisant un service quasi-public.

On nous parle de trusts et de combinaisons ; mais, M. l'Orateur, ils existent en tout et ils ont toujours existé. Ils existent non seulement pour les capitaux, mais aussi pour la main-d'œuvre. Les unions ouvrières ne sont pas nouvelles. Tout dernièrement nous avons vu, dans les provinces maritimes, ce que peuvent faire les unions ouvrières. Les ouvriers ont parfaitement le droit de s'organiser, tout comme les capitalistes. Les ouvriers ont les mêmes droits que les capitalistes de protéger leurs intérêts. Ce n'est là que l'application d'un vieux principe plein de sagesse et de bon sens. Toutes les unions ouvrières du monde ne sont que des combinaisons ou coalitions. Plusieurs d'entre elles posent comme règle qu'un ouvrier n'a pas la liberté de travailler à telle ou telle industrie, s'il ne fait pas partie de telle ou telle union. Je cite ces faits pour faire voir que les mêmes conditions se retrouvent dans la main-d'œuvre et le capital.

Comme je l'ai déjà dit, nous avons, non seulement le code pénal, mais aussi le droit coutumier pour protéger le public contre les emplètements de ces coalitions. Les adversaires de ces compagnies ont invoqué le code pénal, ils ont invoqué le droit coutumier et les tribunaux ont décidé que leurs méthodes sont légales. Alors, les mécontents en sont réduits à s'adresser au parlement et à demander au gouvernement de déposer des résolutions comme celles que nous discutons en ce moment.

J'ai été très intéressé par les considérants du juge qui a jugé cette cause, dans la province de Québec. C'était évidemment un juge capable et éclairé ; je veux parler de l'honorable juge Dugas qui a jugé cette cause en 1896 ou 1897. Son jugement est très élaboré, et indique exactement la nature de ces contrats.

Voici ce qu'il en dit :

Pour déterminer si le contrat en question signé par tant de parties différentes est une conspiration, une coalition, une entente illégale, il nous faut remonter à la loi en vigueur avant l'adoption de l'article 520.

C'est-à-dire, l'article 520 du code pénal.

J'ai lu et relu le contrat, et j'avoue que je n'y ai rien trouvé de tel. Il est vrai qu'on peut dire que c'est un contrat très adroit, une combinaison très habile, une démarche dans le but de donner la plus grande circulation possible aux cigarettes fabriquées par cette compagnie, mais je ne vois pas qu'il soit illégal de la part de la compagnie de s'entendre avec autant de personnes qu'elle a pu trouver, pour vendre ses cigarettes à l'exclusion de toutes autres.

Il est vrai que parmi ceux qui ont signé le contrat, il s'en trouve qui avouent qu'ils ont cru qu'il était de leur intérêt de le signer, car autrement, leur commerce aurait pu en souffrir, vu que les cigarettes de l'American Tobacco Co. sont en si grande demande que le fait de ne pas les avoir à vendre pourrait éloigner la clientèle. Quelques-uns disent que cet arrangement n'est pas à leur avantage, bien qu'ils aient compris qu'il était de leur intérêt de le signer ; d'autres déclarent qu'ils sont satisfaits de cet arrangement. Dans tout ceci je ne vois qu'une compagnie qui, étant propriétaire de ce qu'elle fabrique, affirme son droit d'en disposer de la manière qu'elle croit la plus favorable à ses intérêts. Je n'y puis voir une conspiration illégale, comme dans le cas des trusts, par exemple, mais seulement une méthode de disposer de ses marchandises, méthode qui est peut-être préjudiciable à d'autres engagés dans le même genre de commerce, et je considère que cela ne dépasse pas les bornes de la concurrence ordinaire.

Voilà la décision du juge Dugas, qui ne voit dans ces contrats rien autre chose qu'une légitime concurrence. Va-t-on refuser à cette compagnie le droit de faire concurrence à ses rivaux, parce que quelques amis du gouvernements lui sont hostiles ? Le juge continue ainsi :

Si les cigarettes de cette compagnie sont réellement en si grande demande, c'est qu'elle a trouvé le moyen de les faire accepter par le public. Si d'autres veulent obtenir le même succès, c'est à eux de fabriquer des cigarettes, non seulement aussi bonnes, aussi agréables au public, mais meilleures ; qu'elles soient plus cher ou à meilleur marché, cela les regarde, pourvu que le public les demande ; et je me demande si le public lui-même n'a pas intérêt à ce que les autres fabricants soient dans l'obligation de lui offrir un article supérieur, s'ils veulent obtenir le même succès. Comme je l'ai dit, je considère que ces méthodes ne dépassent pas les bornes de la concurrence permise. Il n'y a pas d'entente avec d'autres fabricants pour élever les prix et imposer les marchandises au public bon gré, malgré, et c'est pour empêcher cela que les lois que l'on invoque ont été décrétées. Il n'y a pas de cons-

piration pour empêcher les autres d'exercer la même industrie, de vendre leurs marchandises aux prix qu'ils voudront, ou de faire aucune des choses mentionnées aux paragraphes des lettres "a", "b", "c" et "d" de l'article 520 ; la compagnie ne réclame que le droit de disposer de ses marchandises comme elle l'entend, sans dépasser les bornes de la latitude gnie lésée n'aura pas de recours. Si le compagnie n'avait pas le droit d'agir comme elle le fait, quand ses actes se bornent à la vente de ses produits, il n'y aurait peut-être pas un seul marchand qui ne serait pas exposé à des poursuites criminelles, car nous le voyons continuellement travailler à accaparer la plus grande part possible du commerce, soit par des réclames exagérées, soit en vendant à plus bas prix que ses rivaux, soit en donnant ou promettant de donner gratuitement des objets qui n'entrent pas dans son commerce régulier, etc., et tout cela dans le but d'attirer chez lui des clients qui, sans cela, seraient peut-être allés chez ses voisins.

Je considère que nous avons dans ce jugement une exacte interprétation du contrat. Je comprends que j'ai retenu la Chambre un peu longtemps, mais j'étais décidé à protester contre l'adoption de cette loi. Je ne crois pas qu'il soit prudent de confier à un seul homme les destinées des grandes industries du pays, sans qu'il y ait droit d'appel. Le ministre sera le seul juge, l'unique arbitre. S'il se trompe, la compagnie lésée n'aura pas de recours. Si le parlement doit voter une loi permettant d'intervenir dans la gérance des établissements industriels, il faudrait au moins donner aux industriels le droit d'en appeler de la décision du ministre, s'il lui arrivait de se tromper.

Mais on ne propose même pas cela. On confère plein et entier pouvoir à une seule personne. Dans un pays démocratique comme le nôtre, il ne convient pas de faire prévaloir un tel principe, et je m'étonne que tel un troupeau de moutons, les députés de la droite se résignent à suivre aveuglement leurs chefs. On leur a dit qu'il fallait voter cette loi-là avant la fin de la session, et il ne leur est pas permis d'exercer leur propre jugement——

Des VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

M. PRINGLE :——ou d'exprimer leur opinion en la matière.

M. l'ORATEUR : A l'ordre !

M. PRINGLE : Qu'il me soit permis de faire encore une observation. L'Empire Tobacco Co. a rendu de très précieux services à nos cultivateurs de tabac. Il y a quelques années à peine, le comté d'Essex ne produisait qu'une faible quantité de tabac ; mais grâce aux efforts tentés par la compagnie pour instruire les gens et les engager à cultiver du tabac de bonne qualité, il se récolte aujourd'hui dans ce comté-là, comme le juge McTavish l'a constaté, une excellent variété de tabac connue sous le nom de "White Burley". La culture de cette variété a parfaitement réussi. Bien que sir William McDonald ait déclaré devant la commission que le tabac canadien n'est pas bon, qu'il n'a tenté qu'une seul fois de l'employer, avant 1870, et que depuis il n'a jamais voulu renouveler la tentative, l'Empire Tobacco Co. s'est imposé des sacrifices pécuniaires pour faire faire des essais de culture de tabac indigène et a réussi à produire une variété connue sous le nom de "White Burley", variété qui se cultive aujourd'hui dans l'ouest d'Ontario et dans la province de Québec. Ce tabac est de tout premier ordre, et la forte consommation qui s'en fait actuellement dans le pays ne pourra que s'accroître avec le temps. Je n'hésite donc pas à dire que l'Empire Tobacco Co. a largement contribué au succès de l'industrie du tabac ; c'est, du reste, ce que la commission n'a pu s'empêcher de constater. Néanmoins, en dépit de tout cela, et bien que la compagnie n'ait épargné ni ses capitaux, ni ses énergies pour établir cette industrie, il suffit qu'un petit nombre de rivaux mécontents élèvent la voix pour que le gouvernement vienne nous demander d'établir cette loi bienveillante, et de conférer au ministre du Revenu de l'intérieur le pouvoir de réglementer à son gré l'industrie du tabac.

L'Empire Tobacco Co. s'est engagée dans cette industrie en toute bonne foi, se fondant sur la loi établie à l'époque où elle y plaça ses capitaux. Au reste, l'entreprise était tellement importante que le gouvernement jugea à propos d'élever de 10 cents les droits sur chaque livre de tabac. Je le répète donc, aujourd'hui que la compagnie récolte les fruits de son travail et de ses sacrifices, l'on tente de ruiner son commerce.

M. l'Orateur, il me semble que nous ne devrions pas pousser plus loin l'étude de la présente résolution, la session étant trop avancée pour cela. La prorogation aura vraisemblablement lieu demain ou lundi ; nous n'avons donc pas le temps d'étudier cet important projet de loi d'une façon complète. Ne voulant pas retarder plus longtemps les travaux de la Chambre, je me réserverai le droit de discuter le projet à fond lorsque le comité en sera saisi, parce que l'on ne devrait pas, ce me semble, en exiger l'adoption aux dernières heures de la session. C'est un projet malsain dont l'adoption jetterait du discrédit sur notre pays. Puisque l'on tient à établir une loi dans ce sens, qu'il ne soit pas fait de distinction : que l'on vise également tous les fabricants, et non pas seulement l'industrie du tabac. Mais, je le répète, l'on aurait bien tort d'établir une loi générale dans ce sens. Reconnaissez au moins aux fabricants de tabac le droit d'en appeler à quelque tribunal, ne les mettez pas absolument à la merci d'un seul homme. La résolution repose sur un principe vicieux ; elle porte en soi les germes de la corruption la plus éhontée. L'on devrait remettre la question à l'année prochaine, alors qu'il nous serait loisible d'en faire une étude plus soignée et plus approfondie.

M. E. G. PORTER : Je n'entends discuter ni les traits caractéristiques de la résolution, ni même le principe général qu'elle comporte. Si je prends la parole, c'est que certains de mes commettants venus en députation auprès du gouvernement par rapport au présent projet de loi, il y a quelque temps, m'ont prié de déclarer que, contrairement à ce qui a été dit en cette Chambre, les frais de déplacements et autres de cette députation n'ont pas été soldés par les compagnies de tabac. L'assertion avait assurément été faite dans le but d'indisposer les esprits contre la compagnie. Ces personnes désirent que justice leur soit rendue devant la Chambre et le pays. J'ai reçu la lettre suivante :

Belleville, 30 juillet 1904.

M. E. Gus. Porter, député,
Ottawa, Canada.

Cher monsieur Porter,—Quelqu'un a affirmé à la Chambre, croyons-nous, que les dépenses des représentants que les épiciers en gros ont récemment délégués à Ottawa avaient été soldées par la compagnie des tabacs.

Nous vous prions de vouloir bien nous justifier de cette imputation. Nous avons payé notre délégué sans que la compagnie nous ait remboursés ou ait promis de le faire.

KENNET, WALMSLEY et CIE,
Epiciers en gros.

La dépêche suivante m'a aussi été adressée :

Trenton, Ont., 30 juillet 1904.

M. E. Gus. Porter, député,
Belleville, Ont.

Je crois savoir qu'un ministre a affirmé que l'American Tobacco Co. a payé les frais de voyage à Ottawa *re* Bill relatif au tabac. Elle m'a pas soldé les miens. Veuillez réfuter l'accusation.

B. S. HOOEY.

Mr. J. E. E. LEONARD. (Texte) : M. l'Orateur, je ne veux pas prolonger la discussion sur ce projet de loi, car je suis fortement en faveur des résolutions présentées par l'honorable ministre de l'Intérieur. Si mon honorable collègue de Cornwall-et-Stormont (M. Pringle) avait été ici, hier, il ne se serait pas levé aujourd'hui pour faire le discours qu'il vient de prononcer. Toutes les bonnes raisons qu'il a apportées ont été dites et répétées, hier, par ce côté-ci de la Chambre qui, néanmoins, s'est prononcé unanimement en faveur de la résolution du ministre. Et lorsque mon honorable collègue de Cornwall-et-Stormont vient se plaindre que ces résolutions ont été déposées trop tard pour être discutées librement ; lorsqu'il vient nous faire un discours d'une heure et demie, nous retenir ici pour rien, alors que le pays tout entier, les producteurs, les marchands et les consommateurs de tabac sont unanimes à favoriser l'adoption de cette loi, il me permettra de lui dire qu'il parle plutôt comme un bon avocat qui représente un client que comme un député à cette Chambre.

Je ne retiendrai pas la Chambre plus longtemps. J'espère que ce bill, bien qu'il ne soit pas parfait, comme l'a dit, hier, l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk)——

L'honorable M. BRODEUR : M. l'Orateur, je désire faire observer à la Chambre que l'honorable député de Laval accuse le représentant de Cornwall-Stormont (M. Pringle) d'agir en qualité d'avocat du monopole.

M. LEONARD. (Texte) : L'honorable député (M. Pringle) est capable de se défendre lui-même. Si j'ai appelé les choses par leur nom, c'est parce qu'hier soir l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur, ou quelqu'un de ses amis, à mal informé—je suis certain que le ministre était lui-même sous une fausse impression—les membres de la députation qui sont ici aujourd'hui, en disant que c'était moi qui avait fait une motion pour remettre la deuxième lecture des résolutions à plus tard.

L'honorable M. BRODEUR. (Texte) : Ce qui a été dit est ceci : c'est que l'honorable député de Laval, hier, au lieu de donner son consentement complet à cette mesure, y a fait de l'obstruction en secondant une motion du whip de son parti (M. Taylor).

M. LEONARD. (Texte) : Cette motion a été renvoyée. Nous demandions par cette motion de remplacer le mot " may " par le mot " shall " afin de mettre le ministre dans l'obligation absolue d'annuler les licences accordées à ceux qui, comme le trust américain, voudraient s'emparer exclusivement du commerce de tabac.

M. l'Orateur, je finis en exprimant l'espoir que ce projet de loi sera adopté par cette Chambre. Bien qu'il ne soit pas parfait, comme je l'ai déjà dit, nous voulons néanmoins lui donner un " fair trial." Comme l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) l'a dit, hier, nous pourrons toujours l'amender à la prochaine session, si son application ne donne pas pleine satisfaction.

La résolution est lue la seconde fois et agréée.

Le bill (n° 168) tendant à modifier l'Acte du Revenu de l'intérieur (M. Brodeur) est lu une première et une seconde fois, et délibéré en comité ; il en est ensuite fait rapport.

Motion est faite pour que le bill subisse sa troisième lecture.

L'honorable M. BRODEUR : J'ai une observation à faire au sujet d'une question que l'on a soulevée hier : Je veux parler de la remise de droits accordée par rapport aux rognures de tabac étranger dont on fait la réexportation. Je dirai à mon honorable ami de Yale-et-Cariboo (M. Galliher) que cette question occupe depuis un certain temps l'attention de mes fonctionnaires. Dirigeant le ministère depuis quelques mois à peine, si je

n'ai pas encore eu le temps de faire une étude approfondie de la question, elle n'a, cependant, pas échappé à mon attention, et j'espère être bientôt en mesure de faire connaître la politique bien définie que j'adopterai à cet égard.

M. GALLIHER : Merci.

Le bill est lu la troisième fois et adopté.

ACHAT DU CHEMIN DE FER DE L'EST DU CANADA.

L'honorable M. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : Je propose que lecture soit faite pour la seconde fois du bill (n° 163) tendant à autoriser le gouvernement du Canada à acheter le chemin de fer de l'Est du Canada et à prendre possession du pont de chemin de fer de Frédéricton et de Saint-Mary.

M. JOHN HAGGART: M. l'Orateur, avant que le bill subisse sa seconde lecture, j'entends protester contre l'achat de cette voie ferrée. Le ministre des Chemins de fer n'a rien dit qui pût justifier la dépense énorme de $800,000 que l'on projette de faire dans le but d'acquérir un chemin de fer de nulle valeur. Quels sont les faits ? D'une longueur de 136 milles, ce chemin de fer est construit depuis près de vingt ans et traverse une partie du Nouveau-Brunswick que le ministre nous a représentée sous les couleurs les plus attrayantes. Il fut un temps où les recettes que ce chemin de fer tirait du transport des voyageurs et des marchandises se chiffraient à $137,000, mais depuis trois ou quatre ans, elles sont toujours allées en diminuant ; aujourd'hui, elles ne sont plus que de $116,000. L'étude des documents déposés sur le bureau de la Chambre m'a appris que ce chemin de fer n'est plus en exploitation, qu'il est virtuellement à l'abandon et sans utilité. Les chambres du commerce de Frédéricton et autres villes ont adressé au gouvernement des pétitions demandant que des mesures fussent prises pour contraindre les propriétaires du chemin à l'exploiter. Il est établi que les recettes nettes du chemin se chiffrent à environ $2,400. Et c'est ce chemin de fer que l'on veut acheter au prix de $800,000 !

Lorsque la Chambre fut saisie des résolutions concernant ce projet, j'affirmai que le chemin de fer avait coûté $1,700,000. Le ministre des Chemins de fer prétendait au contraire qu'il en avait coûté beaucoup plus que cela pour construire cette voie ferrée. Le sous-ministre des Chemins de fer a fait au sujet de cette ligne un rapport qui corrobore entièrement mon assertion. Il y dit, en effet, que, au dire des vendeurs, la construction du chemin a coûté environ $2,100,000 ; mais il a observé qu'il n'a été effectivement déboursé qu'environ $1,700,000. Il estime que le chemin vaut $1,200,000, mais ne le considère pas comme valant le peine d'être exploité. Il suffit de prendre connaissance des rapports que la compagnie faits au ministère pour en venir à la conclusion que l'entreprise n'a aucune valeur au point de vue commercial. En outre, l'exploitant a déclaré, ce dont le ministre aurait dû faire part à la Chambre, que pour mettre le chemin en bon état d'exploitation il en coûterait près de $800,000, ce qui équivaudrait à une dépense nette de $547,000.

Ainsi, nous ne paierons le chemin de fer que $800,000, mais pour le mettre en état d'exploitation, il faudra probablement faire une nouvelle dépense de $547,000, c'est-à-dire que le gouvernement aura à payer près de $1,400,000.

Le ministre a dit que le chemin de fer traverse une partie relativement peu accidentée du pays, les rampes étant douces et les courbes assez peu sensibles. Je vois dans le rapport fait au ministère qu'aucun des angles qui décrit la ligne n'est bien saillant ; mais pour ce qui est des rampes, le seul renseignement que nous avons, c'est que la plus forte est de 80 pieds au mille. Cela indique tout de suite que le chemin n'est pas construit d'après les données modernes. Le ministre convient que les rampes sont de 80 pieds au mille, mais il y en a très peu, prétend-il. Il doit pourtant savoir qu'une seule de ces rampes sur une ligne de 136 milles suffit à établir la valeur du reste du chemin —que la puissance d'une chaîne dépend de la solidité du plus faible de ses anneaux. Il est établi au rapport que l'élévation naturelle du sol, sur le parcours de 136 milles, est de 1,900 pieds, et que l'abaissement y est le même. Cela prouve qu'il est impossible d'établir par là une voie ferrée aux rampes douces.

Que se propose donc le gouvernement en achetant ce chemin de fer? Le ministre prétend que si on le laisse passer en d'autres mains, le trafic de l'Intercolonial pourra en souffrir. Or, tout le trafic de ce chemin-là, je le répète, ne se chiffre qu'à $116,000. Quelque compagnie de chemin de fer manifeste-t-elle le désir de l'acheter? Tout ce que les gens désirent, c'est qu'on l'exploite. Mais, eu égard à ses recettes, il est probable qu'on ne péut pas continuer de l'exploiter. Suivant l'honorable ministre, si les affaires du chemin ne sont pas bien brillantes depuis deux ou trois ans, cela provient des dépenses que l'on a dû faire pour mettre la voie en son état actuel. Or, au cours des quatre ou cinq dernieres années, les dépenses relatives aux reparations et autres de ce chemin ont été d'environ $40,000 par an. C'est moins que n'importe quel autre chemin de fer en exploitation ne dépense, eu égard au parcours, pour faire face aux réparations de la voie et autres.

Les ponts de ce chemin de fer étant en bois, il faudra les remplacer pour d'autres en fer. D'après le rapport du sous-ministre, les rails du chemin—des rails de soixante à soixante-quinze livres à la verge—sont joliment usés ; il faudra en poser de nouveaux. Suivant les calculs du sous-ministre, il en coûtera $547,000 pour mettre le chemin

en état d'exploitation, le matériel roulant non compris. Comment justifier un pareil marché? Je ne crains pas d'affirmer que l'entretien de ce chemin nous occasionnera à perpétuité une perte annuelle de $100,000. Tel sera l'effet réel de la transaction. Le chemin de fer a une longueur de 136 milles, sa recette brute est de 116,000 par année et sa recette nette, de $2,400, et pour le mettre en état d'exploitation, il faudra dépenser $600,000. Et c'est ce chemin de fer-là que l'on nous demande d'acheter moyennant une dépense de $1,400,000. Dans l'intérêt du pays, il vaudrait mieux faire présent de cette somme à quelqu'un ou la jeter dans quelque gouffre de l'Intercolonial, parce que de l'acquisition de cette voie ferrée, il résultera, indépendamment du prix d'achat, une perte annuelle, à laquelle la population devra faire face à perpétuité. Quand on veut faire aboutir un projet comme celui-ci, il faut au moins pouvoir en justifier la réalisation aux yeux du public. A-t-on allégué quelque raison valable? On ne se propose pas d'acheter le chemin pour le faire servir au commerce. La seule raison que l'on allègue est celle-ci : le chemin de fer pourrait passer aux mains de la Compagnie du Pacifique-Canadien, qui a déjà été à même de l'acheter pour $800,000 ; et il serait dangereux, paraît-il, de laisser cette compagnie s'emparer du trafic.

Il y a aussi la question du pont. La construction de ce pont a coût $350,000 ; il va sans dire que ce fut un mauvais placement dont nous devons, je présume, porter la responsabilité, puisque c'est sous notre régime qu'il fut construit. Nous l'avions fait construire dans le but d'atteindre Frédéricton. Qu'est-il arrivé? Jusqu'à présent nous n'avons pas touché un seul sou d'intérêt, et il est tout probable qu'il ne nous sera jamais rien payé. Quel précédent n'établissons-nous pas? Tous les chemins de fer se raccordant avec l'Intercolonial se trouveront dans le même cas que celui-ci.

Si la raison alléguée par le gouvernement pour motiver l'achat de ce chemin de fer doit servir de base à sa politique, c'est-à-dire qu'il importe d'empêcher le Pacifique Canadien de mettre la main sur le trafic de ce chemin local, on viendra nous demander d'appliquer cette politique à toutes les lignes qui se raccordent avec l'Intercolonial. Achètera-t-on tous les chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick que se trouvent dans ce cas pour les adjoindre aux réseaux de l'Etat ? Dans la province que j'habite et ailleurs, ces entreprises sont laissées à l'initiative privée. Je tiens à protester contre ce projet. Je sais bien qu'à cette fin de session mes paroles ne produiront pas grand effet dans cette enceinte, mais j'espère que le public les entendra. Nous avons voté cette année pour l'Intercolonial un crédit énorme : $6,000,000 imputables sur le capital; il a fallu consacrer $6.400.000 aux réparations de ce chemin dont l'exploitation s'est soldée cette année par un découvert de $2,700,000. Il est grand temps, ce me semble, que l'on fasse halte; il est temps que le peuple fasse comprendre au gouvernement qu'il faut mettre fin à ces lourdes et inutiles dépenses. Il y a assez longtemps qu'elles durent. Le ministre des Finances peut se vanter à bon droit d'avoir bien soigné les provinces maritimes.

L'honorable M. FIELDING : Les autres aussi.

M. HAGGART : Non; depuis 1896, le revenu de l'Etat n'a pas été équitablement réparti. Cette année, l'exploitation des deux chemins de fer que nous possédons dans les provinces maritimes accuse un découvert de $2,200,000 auquel il nous faut pourvoir. Cette année encore, en faisant entrer en ligne de compte l'achat de ce grand chemin de fer de l'Est du Canada, la dépense imputable sur le capital que nous faisions par rapport au Nouveau-Brunswick, à la Nouvelle-Ecosse et à l'Ile du Prince-Edouard, se chiffre à $6.400,000. Depuis 1896, il a été dépensé dans ces provinces-là près de $27,000,000, et grâce aux engagements nouveaux que l'on a pris, cette dépense sera portée cette année à près de $30,000,000. Qu'est-il advenu des superbes excédents dont le ministre des Finances se fait gloire d'année en année ? Il félicite le pays de son état de prospérité; il se réjouit de n'avoir pas endetté la population après lui avoir fait payer, sous forme d'impôts, de fortes sommes qu'il dit avoir été consacrées à l'exécution de travaux utiles en diserses parties du pays. Je suis en faveur d'une répartition du revenu entre les différentes provinces du Dominion; mais pour ce qui est des régions nouvelles qui ne sont pas en mesure de fournir les sommes nécessaires à l'exécution des travaux dont elles ont besoin, il incombe aux vieilles provinces de contribuer, et, s'il le faut, de contribuer largement aux dépenses qu'il importe de faire dans ces parties-là du pays. Quant aux provinces depuis longtemps peuplées, je suis d'opinion que l'on devrait poser en principe de fonder la dépense à y faire sur leur part de contribution ou le chiffre de leur population, afin que nul ministre ou aucun parti politique ne pût se glorifier d'avoir fait bénéficier telle ou telle partie particulière du pays d'une part considérable de l'excédent budgétaire que l'on a fait payer au peuple sous forme d'impôts.

L'honorable M. FIELDING : Je ne me suis jamais vanté d'avoir répandu ces deniers en quelque province en particulier. J'ai dit que nous les avons équitablement répartis par tout le Dominion. Quoi qu'en pense mon honorable ami, c'est cela que j'ai dit.

M. HAGGART : Je m'explique : au moment où l'honorable ministre parlait des justes attentions dont sa province est l'objet je l'interrompais. Il demanda que mes paroles fussent notées, disant qu'il s'en ser-

virait à l'occasion. "Moi aussi", lui ai-je répondu.

L'honorable M. FIELDING : J'y compte.

M. HAGGART : Telle fut ma réplique.

M. EMMERSON : Et c'est ce que vous tentez maintenant de faire.

M. HAGGART : Le ministre, je l'ai remarqué, s'est alors senti sur un terrain glissant et a poursuivi, en disant que la répartition des deniers publics se fait d'une manière équitable. Qu'il nous indique donc une partie quelconque du pays que l'on a favorisée autant que les provinces maritimes auxquelles il a été accordé $26,000,000 en sus des recettes que le chemin de fer leur a données. Cette somme leur a été payée à même le capital ou sous forme de crédits votés pour combler les découverts de l'exploitation de la voie ferrée. Et l'on nous demande encore de prendre à même le capital une autre somme de $6,400,000 qui sera dépensée cette année. En quelle autre partie du Dominion a-t-on fait des dépenses correspondantes ?

L'honorable M. FIELDING : La différence qui existe entre mon honorable ami et moi, c'est, comme je le disais l'autre jour, qu'il semble passer ses nuits à faire le calcul de l'intérêt des sommes dépensées dans les provinces maritimes. S'il prenait fantaisie aux députés de ces provinces de suivre mon honorable ami dans son étroite et mesquine politique, il leur serait facile de faire le relevé des sommes accordées aux autres provinces, mais, je m'empresse de le dire, une telle manière d'agir est indigne des représentants du peuple, à quelque province qu'ils appartiennent. La question qui se pose est celle-ci : n'a-t-on pas fait droit à toute demande de deniers publics faite pour des fins légitimes ? Si l'honorable député est en mesure de prouver que nous avons refusé de contribuer à l'exécution dans la province d'Ontario de travaux d'utilité publique par rapport auxquels on a demandé l'aide du gouvernement, je conviendrai du bien fondé de ses reproches ; d'autre part, si nous sommes en mesure d'établir—et nous le sommes—que nous avons mûrement étudié toutes les demandes qui nous ont été adressées de toutes parts, et réparti les deniers public de façon à pourvoir aux besoins des diverses parties du pays. Mon honorable ami devra reconnaître l'injustice de ses reproches. Les conditions ne sont pas partout les mêmes. L'exécution de certains travaux étant nécessaire en une partie quelconque du pays, il peut arriver que telle province en particulier semble être plus favorisée qu'une autre, mais une autre branche du service public occasionnera ailleurs une plus grande dépense de deniers. Il ne convient pas d'étudier ces sortes de questions au point de vue provincial. Mon honorable ami n'est pas sans savoir que les canaux ont coûté et coûtent encore au pays des sommes considérables, et qu'ils profitent surtout aux localités qu'ils traversent. Mais il serait mesquin d'y trouver à redire ; et bien que la population des provinces maritimes puisse ne jamais voir ces canaux, nous lui faisons comprendre qu'ils sont construits pour le bien du pays en général. Voilà pourquoi elle consent volontiers à contribuer sa part aux dépenses qu'ils nécessitent. Les conceptions politiques sont-elles assez mesquines et méprisables pour qu'il aille parcourir les comtés reculés de sa province apprenant aux gens combien chacun d'eux a dû payer l'année dernière par rapport aux provinces de l'Est, alors qu'il sait qu'ils peuvent ne connaître ni ces parties particulières du pays ni leurs besoins ? La population de la province d'Ontario, la population du pays est assez intelligente, je n'en doute pas, pour réprouver une attitude aussi mesquine et appuyer une politique qui ne favorise ni les provinces maritimes, ni celles d'Ontario ou de Québec en particulier, mais dont les avantages s'étendent également à chacune d'elles et au Dominion en général.

La motion est adoptée, et le bill est lu la seconde fois.

La Chambre suspend sa séance à une heure et la reprend à trois.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill.

Article 4.

M. BARKER : J'appelle l'attention sur les dispositions de l'article 4, lequel autorise simplement le gouvernement à prendre possession du pont.

L'honorable M. EMMERSON : Ce qu'il a déjà droit de faire en tout temps.

M. BARKER : Sans doute ; le créancier hypothécaire a toujours droit de prendre possession d'une propriété lorsque son débiteur est en défaut. Mais pour ôter le droit d'éteindre un hypothèque, il faut déclarer le débiteur déchu de la faculté de rachat. Le présent article autorise simplement le gouvernement à prendre possession du pont. Je n'y vois rien qui empêche à l'avenir la compagnie, advenant le cas où le pont semblerait acquérir de la valeur, à chercher à le racheter, et je suis bien sûr que le gouvernement s'empresserait de le lui revendre. Mais le bill comportant déchéance du débiteur, il me semble qu'il faudrait en compléter les dispositions. Par la prise de possession, le créancier hypothécaire se trouve tenu de rendre compte des recettes au débiteur dont il devient l'unique fidéicommissaire. A mon sens, le ministre devrait voir s'il ne pourrait faire en sorte que cet article comportât le déchéance du débiteur de la faculté de rachat.

L'honorable M. EMMERSON : Bien que le parlement soit tout-puissant, il convient, ce

me semble, que nous respections même les droits reconnus par le contrat primitif. Jestime qu'il serait injuste de prononcer arbitrairement la déchéance des débiteurs sans leur accorder la compensation prévue à ce contrat-là. A mon sens, les débiteurs n'ont aucun droit ; ayant manqué de rembourser les deniers à eux avancés et de verser l'intérêt sur ces avances, ils n'ont droit à nulle autre compensation. Toutefois, il me paraît juste de décréter notre prise de possession. Nous pourrions bien prendre possession du pont sans qu'il fût besoin d'acte du parlement à cet effet, mais il me semble que ce serait faire preuve d'injustice à l'égard des personnes estimant avoir quelque droit. Je ne crois pas qu'elles en aient, mais si elles en ont, il faut les respecter. La déclaration contenue dans le présent bill me paraît aller aussi loin qu'il convient.

Je regrette fort que mon honorable ami ait fait de cette question une question de clocher.

M. BARKER : Vous n'avez certainement pas lieu de me faire un tel reproche.

L'honorable M. EMMERSON : Je veux parler de l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) qui a certainement traité la question à un point de vue fort étroit. L'intérêt de l'Intercolonial exige l'achat de ce chemin de fer, et l'Intercolonial est un chemin de fer établi dans l'intérêt du pays tout entier.

M. HAGGART : Si le débat doit se continuer sur ce ton-là, il ne se terminera jamais. De quel droit l'honorable ministre vient-il nous parler du chemin de fer quand c'est du pont qu'il s'agit en ce moment ? J'en appelle à vous, M. le président.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Le débat porte sur le pont.

L'honorable M. EMMERSON : Le pont fait partie du chemin. Sans suivre mon honorable ami dans chacune des observations qu'il a faites au sujet du chemin de fer, je crois avoir lieu de prétendre que la question du pont est intimement liée à celle de la voie ferrée. Le chemin de fer de l'Est du Canada est indispensable à l'Intercolonial, et, en vertu du pacte fédéral, nous sommes tenus de pourvoir à l'entretien de l'Intercolonial. Dans ces circonstances, il me semble que mon honorable ami de Lanark-sud a fort injustement déplacé le terrain de la discussion au cours de ses observations relativement à l'achat de ce chemin.

M. HAGGART : M. le président, je réclame votre intervention.

L'honorable M. EMMERSON : Je parle du pont.

M. HAGGART : Le raisonnement de l'honorable ministre me remet en mémoire celui de certain personnage qui se vantait d'être gouverneur général d'Ontario. A l'en croire, il dirigeait sa mère ; sa mère dictait ses volontés à l'évêque qui, à son tour, commandait au Gouverneur général. C'est ainsi que raisonne le ministre. Il prétend que le pont est inséparable du chemin de fer, que le chemin de fer est inséparable de l'Intercolonial, et que ce dernier constitue l'une des plus importantes entreprises du Canada ; d'où il suit qu'il s'arroge le droit de profiter de cette question pour aborder presque tous les sujets

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je me plais à croire que le comité s'en tiendra à l'article 4, qui porte sur la prise de possession du pont de Saint-Mary.

L'honorable M. EMMERSON : Puisque mon honorable ami y tient, je vais tenir compte de son objection.

M. HAGGART : Je ne tiens pas à recommencer aujourd'hui la discussion.

L'honorable M. EMMERSON : Mon honorable ami s'aperçoit qu'il a tort et que ses amis ne l'appliqueront pas ; mais il me saura gré de ne pas faire perdre de temps à la Chambre en discutant la question du pont.

M. BARKER : Maintenant que le premier ministre est rentré, j'appellerai de nouveau l'attention sur l'article 4 du bill. La Chambre avait compris, si je ne me trompe, que l'on se propose de prendre possession de ce pont à titre de bien national, d'en avoir la propriété absolue. Je ferai observer qu'en vertu des dispositions de l'article 4 le gouvernement deviendra simplement créancier hypothécaire et sera tenu, à ce titre, de rendre compte des recettes provenant du pont. Si le gouvernement nous dit que telle est son intention, fort bien ; force nous est de le laisser agir à sa guise. Mais comme le débiteur a manqué à ses engagements, il me paraît singulier que le gouvernement se contente de la prise de possession, laissant les titres de propriété à la compagnie qui les possède.

Il est certain que d'ici à quelques années les gens qui auront conservé la faculté de rachat viendront nous réclamer le paiement de quelques centaines de milliers de dollars parce que nous aurons pris possession d'un pont d'où nous aurons tiré des recettes qui auraient dû leur être versées ; on viendra donc nous en demander compte. L'honorable minstre doit savoir si la compagnie sera déchue de ses droits ; si elle doit l'être, cet article du bill est insuffisant. Mais si, dans sa pensée, la compagnie ne doit pas être déchue de se droits, le gouvernement sera simplement mis en possession du pont et tenu, à son titre de créancier hypothécaire, de rendre compte de toutes les recettes provenant du pont et de tout ce qu'il y dépensera.

M. GALLIHER : Les discours de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux et de mon honorable ami de Hamilton me portent à croire que le pont appartient à quelque compagnie différente et ne fait pas

partie du chemin de fer dont l'achat est projeté. En vertu des dispositions du présent bill, le pont étant indispensable au chemin de fer pour passer le fleuve, et les vendeurs en ayant la possession, le gouvernement se met absolument dans la situation actuellement occupée par les vendeurs.

M. BARKER : Le gouvernement a avancé des sommes de derniers à la compagnie du pont.

M. GALLIHER : Il ne me semble pas que le pont soit vendu.

M. BARKER : Voici ce qui en est : le gouvernement a avancé des sommes considérables par rapport au pont qui est absolument indépendant du chemin de fer.

M. GALLIHER : C'est précisément ce que je dis.

M. BARKER : Le gouvernement a avancé de fortes sommes qui ne lui ont pas été remboursées ; la compagnie a manqué à ses engagements, et l'entreprise ne promet rien de bon ; néanmoins, au lieu de décréter la déchéance de la compagnie, le gouvernement se contente de la prise de possession et s'engage à rendre compte des recettes et des dépenses du pont.

M. GALLIHER : Je ne me trompais pas ; les vendeurs ayant le droit de passage sur le pont, le présent bill a pour objet de mettre le gouvernemnt dans la position qu'occupent actuellement les vendeurs.

M. FOWLER : Comment le gouvernement peut-il se mettre dans la même position que les vendeurs?

M. GALLIHER : Les vendeurs du chemin de fer ont le droit de faire circuler leur matériel sur le pont.

M. FOWLER : Les vendeurs cèdent-ils ce droit au gouvernement?

M. GALLIHER : Si les vendeurs le tiennent de la compagnie du pont et qu'ils le transportent au gouvernement, celui-ci jouira certainement du privilège acquis par les vendeurs.

M. BARKER : Ce n'est pas ce que le bill dispose.

M. FOWLER : D'après les dispositions du bill, les vendeurs ne cèdent pas ce droit-là.

M. GALLIHER : Je tiens à bien comprendre la situation. Si tel est le cas, il me semble que nous ne devons pas faire en sorte que la compagnie du pont soit entièrement déchue de ses droits, parce que le bill ne se rapporte qu'à l'achat du chemin de fer, y compris le droit de passage sur le pont.

M. BARKER : Cela n'est pas compris dans le bill.

M. GALLIHER : Telle est pourtant la situation.

M. BARKER : Il n'en est pas du tout question dans le bill.

M. GALLIHER : Si je ne me trompe, c'est sur cette acquisition-là que porte le bill.

M. BARKER : Lisez l'article, vous verrez qu'il n'y est pas question du droit de circulations ur le pont.

L'honorable M. EMMERSON : C'est l'énoncé des droits du gouvernement par rapport au pont.

M. BARKER : Au pont seulement, et non au chemin de fer.

M. GALLIHER : En acquérant tous les droits et privilèges du chemin de fer, nous obtiendrons assurément celui de passer sur le pont, puisque le chemin de fer le possède déjà.

M. HAGGART : Ils ne sont pas du tout censés être transportés.

M. GALLIHER : Ma foi, je ne comprends pas très bien.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Il vaudra peut-être mieux que je relise l'article.

M. GALLIHER : J'aimerais savoir à quoi m'en tenir à ce sujet.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'article se lit come suit :

4. Le Gouverneur en conseil, par ses officiers ou mandataires, peut, de la part de Sa Majesté, prendre possession des biens de la Compagnie du pont de chemin de fer de Frédéricton et Saint-Mary's, et exercer les droits, concessions, servitudes actives et privilèges de ladite compagnie, et peut mettre en service lesdits biens ou toutes les parties de ces biens comme formant partie du réseau des chemins de fer de l'Etat.

M. GALLIHER : Pour faire partie du bill, cet article n'en est pas moins indépendant des droits et privilèges que le gouvernement se fait transporter par la compagnie de chemin de fer. A tout événement, le gouvernement n'entend pas se servir de ce bill pour priver la Compagnie du pont de ses droits parcequ'elle a manqué à ses engagements. Si j'ai bien compris l'honorable rinistre des Chemins de fer et Canaux, il n'entend pas qu'en vertu des dispositions du bill les débiteurs soient déchus du droit de rachat ou de tout autre droit qu'ils pourraient avoir par rapport au pont.

M. FOWLER : J'ai un renseignement à demander à l'honorable ministre. Est-il intervenu quelque contrat ou arrangement entre le gouvernement et la Compagnie du pont au sujet de celui-ci ?

L'honorable M. EMMERSON : Aucun. Le présent bill ne contient que le seul énoncé de nos droits. Il serait souverainement injuste, ce me semble, de dépouiller la Compagnie de ce qu'elle peut avoir. En tant que le ministère des Chemins de fer et Canaux est concerné, je ne lui en connais pas, et il ne me vient pas à l'esprit qu'elle en puisse avoir. La Compagnie du pont de chemin de fer de Saint-Mary's n'ayant pas remboursé

les sommes quilui furent avancées par le gouvernement, ni versé l'intérêt sur ces avances. elle se trouve par là déchue de tout droit de réclamation ; et, cependant, je ne puis, en justice, m'empêcher de reconnaître qu'il serait vraiment injuste de notre part de la dépouiller de tout droit qu'elle peut avoir en vertu du premier traité. Je n'ai pas eu d'autre intention que celle-là en présentant ce bill. J'estime que le premier traité nous autorise à prendre possession du pont et l'énoncé de nos droits contenu dans le bill ne va pas plus loin que cela. Si nous avions voulu aller plus loin, il eût été juste, à mon sens, d'en prévenir la compagnie intéressée qui me paraît n'avoir d'autres droits que ceux qui lui sont reconnus par le premier traité, et je prétends qu'en raison de ce qui s'est passé et du présent état de choses, elle se trouve déchue de tous ses droits.

M. HAGGART : L'honorable ministre ne saisit donc pas la question ? Il prend possession d'un bien sur lequel le gouvernement a une hypothèque ; du moment que l'on en prend possession. l'intérêt payable au gouvernement n'est plus exigible. Le gouvernement peut avoir la jouissance de ce bien et l'administrer pendant cinquante ans ; à l'expiration de ce temps, les personnes qui auront gardé le droit de rachat pourront, lorsqu'elles le jugeront à propos, reprendre possession de ce bien en versant au gouvernement les sommes dues ainsi que les intérêts accumulés jusqu'à date.

L'honorable M. EMMERSON : En vertu du premier traité, avis doit être donné.

M. BARKER : Que ne le donnez-vous pas?

L'honorable M. EMMERSON : Nous nous en tiendrons noturellement à la lettre du premier traité ; nous préviendrons la compagnie qui sera ensuite déchue de ses droits. Mais il serait souverainement injuste de notre part de priver aujourd'hui, d'un simple trait de plume, la compagnie du privilège incontestable qu'elle a d'être prévenue.

M. BARKER : Je conseillerai au ministre, dans ce cas, d'ajouter à l'article une disposition nouvelle portant que si dans un délai de douze mois la Compagnie du pont n'a pas remboursé les sommes qu'elle doit à Sa Majesté, elle sera déchue de son droit d'étendre l'hypothèque. Je m'oppose à l'article tel qu'il est actuellement redigé, parce qu'il autorise le gouvernement à prendre possession du pont à titre de créancier hypothécaire et que, par cela même, nous serons tenus de rendre compte à la compagnie, pendant des années, de toutes les recettes qui proviendront de ce pont, et de toutes les dépenses qu'il occasionnera.

Quel que soit le parti au pouvoir à cette époque, ces personnes peuvent se présenter ici, dans quatre ou cinq ans, pour raconter au gouvernement une histoire des plus tristes, afin d'obtenir un montant considérable.

M. EMMERSON : Que nous conseillerait donc de faire l'honorable député ?

M. BARKER : Voici. A moins que la compagnie du pont, au cours des douze mois qui suivront l'adoption de ce bill, ne paie au gouvernement l'argent dû, tous ses droits d'hypothèque et de rachat seront confisqués au profit de l'Etat.

Sir WILFRID LAURIER : Nous allons étudier cette question, et, dans l'intervalle, le comité peut lever sa séance.

M. EMMERSON : Je suis prêt à accepter la proposition de mon honorable ami (M. Barker), car elle s'accorde parfaitement avec mes idées ; il vaut aussi bien régler immédiatement cette question. Je préparerai donc un amendement à cet effet.

M. FOWLER : Je me demande si c'est agir d'une façon bien équitable envers cette compagnie. A mon avis, on devrait procéder de la manière ordinaire lorsqu'il s'agit de confiscation. Pourquoi traiter cette com- d'une façon aussi contraire à la procédure généralement suivie dans les transactions d'affaires ?

M. EMMERSON : Mon honorable ami plaide sans doute pour sa profession.

M. FOWLER : Pour la loi telle qu'elle existe.

M. EMMERSON : Je propose l'amendement suivant qui, je crois, sera conforme aux vues du comité.

Et à moins que la Compagnie du pont ne paie le montant en principal et en intérêt dû à Sa Majesté sur les hypothèques de cette compagnie, dans un délai d'un an à compter de l'adoption de ce projet de loi, les droits de ladite compagnie seront périmés et confisqués entièrement.

M. FOWLER : C'est réellement déclaré par une loi du parlement que cette propriété est confisquée.

M. EMMERSON : La compagnie a un an pour acquitter ses obliagtions.

M. FOWLER : Mais vous n'avez aucune procédure à prendre. Voilà une drôle de façon d'agir en affaires.

M. EMMERSON : Cette disposition est bien plus avantageuse que celle que les tribunaux pourraient reconnaître en vertu des conditions de l'hypothèque première; à mon avis, on ne peut dire que cette compagnie se trouve placée dans une fausse position relative à cette affaire.

M. FOWLER : Cela peut arriver, de même qu'il en peut être autrement. N'empêche que vous enlevez à cette compagnie la moindre chance d'être entendue. Dans ce cas-ci, ce procédé peut avoir sa raison d'être, mais c'est un précédent très dangereux à établir.

Sir WILFRID LAURIER : Si mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker) avait plus de confiance en nous, il nous laisserait

invoquer le recours ordinaire que la loi nous accorde et qui nous permet de donner ou non un avis à l'autre partie ; mais il nous oblige à donner un avis de douze mois.

M. FOWLER : Il faut prendre les moyens que la loi nous accorde pour confisquer cette hypothèque.

M. ALCORN : Si les propriétaires du pont ont quelques droits à invoquer en loi, nous ne pouvons rejeter ces derniers par une simple déclaration dans une loi du parlement ; en effet, cette loi serait inefficace, lorsqu'il s'agit de droits contractuels ; à l'expiration des douze mois, nous ne serions pas plus avancés que nous ne le sommes aujourd'hui. Il faudrait revenir aux procédures régulièrement suivies, lorsqu'il s'agit de confiscation et de déchéance.

L'amendement est adopté.

L'article tel que modifié est adopté.

Le comité fait rapport du bill.

L'honorable M. EMMERSON : Je propose que ce projet de loi soit lu une troisième fois.

M. G. W. FOWLER : Avant que cette motion soit adoptée, je voudrais connaître la politique que le gouvernement entend suivre relativement aux diverses voies ferrées qui se raccordent à l'Intercolonial. Je demande ces détails en ma qualité de représentant d'un des comtés du Nouveau-Brunswick qui sont très intéressés dans cette question. Il y a, dans cette province, un certain nombre d'embranchements que le gouvernement devrait acheter tout aussi bien et avec autant de raison qu'il acquiert la propriété de la ligne en question ; je pourrais citer entre autres le chemin de fer de Salisbury à Harvey qui s'étend de Salisbury, comté de Westmoreland, jusqu'à Harvey, comté d'Albert ; le chemin de fer du Sud d'Albert, qui parcourt la rive sud du comté d'Albert ; la ligne de Hampton à Saint-Martin ; le chemin de fer du Centre ; celui d'Havelock à Petitcodiac ; celui du nord de Kent et celui de Caraquet. Toutes ces lignes fournissent du trafic à l'Intercolonial. Je n'ai rien à dire contre la décision à laquelle le gouvernement en est arrivé d'acquérir le chemin de fer de l'Est du Canada.

Pour ma part, je crois qu'il est de bonne politique que toutes les voies principales possèdent des embranchements qui leur font raccordement ; en effet, on peut exploiter ces derniers avec de plus nombreux avantages, lorsqu'ils font tous partie d'un même système, que lorsqu'ils appartiennent à des compagnies séparées. Il n'est pas nécessaire d'outiller ces lignes secondaires aussi bien que les lignes principales ; on peut utiliser sur ces embranchements le matériel qui ne convient plus au besoin de la voie directe, et le coût d'administration n'est pas beaucoup plus élevé. Je demanderais au gouvernement de faire connaître l'attitude qu'il entend suivre quant à ces embranchements, si les propriétaires de ces derniers lui ont demandé de les acheter, ou s'il y a eu quelques pourparlers à ce sujet.

M. SEYMOUR GOURLEY : Monsieur l'Orateur, j'appuie la politique prônée par mon savant ami de King (M. Fowler) et je veux insister sur ce qu'il a dit. Nous demandons au gouvernement du Canada d'adopter cette manière de voir.

L'honorable M. EMMERSON : Tâchez de vous entendre avec votre ami qui siège à votre droite (M. Haggart).

M. GOURLEY : Mes amis sont bien disposés. Je dis que toute la population de la Nouvelle-Ecosse, sans distinction de parti politique, désire qu'on fasse de l'Intercolonial un grand réseau de voies ferrées et que, pour atteindre cette fin, le gouvernement achète tous les chemins de fer qui font raccordement avec cette voie principale. Nous ne pouvons jamais espérer retirer des bénéfices de l'Intercolonial tant que nous n'adopterons pas la politique suivie par les autres grandes voies ferrées du Canada. J'ose dire que si la Compagnie du Pacifique Canadien s'était bornée à exploiter sa ligne de Montréal à la Colombie Anglaise, sans acquérir la possession des différents embranchements se dirigeant vers les grands centres d'affaires, elle ne serait pas l'institution prospère qu'elle est aujourd'hui. La même remarque s'applique au Grand Tronc. C'est en apportant à leur ligne principale le commerce des régions s'étendant à 200 ou 300 milles de ces lignes, que ces compagnies ont créé des réseaux de voies ferrées qui leur rapportent de grands bénéfices et qui contribuent grandement au développement du pays. Comment l'Intercolonial aurait-il payé ses dépenses d'exploitation, quand à l'époque de sa construction, cette ligne qui part de Montréal et longe le Saint-Laurent, s'étendait sur une distance de 400 milles à travers une région tout à fait nouvelle et non-colonisée, à travers ce qui était en réalité une contrée sauvage, alors que la population des provinces maritimes où se trouvait le terminus de ce chemin, était loin d'être considérable, tandis qu'à l'autre extrémité de cette ligne, dans la province de Québec, le nombre d'habitants n'était pas élevé? Cependant, il fallait construire ce chemin, car sans lui la confédération aurait été impossible. Il nous a fallu depuis travailler à rendre cette route profitable au pays.

Peu m'importe ce que ce chemin peut coûter, peu m'importe qu'on y dépense $10,000,000 par année ; il est du devoir du gouvernement d'exécuter les conditions de la confédération et de faire de cettle ligne ce qu'elle devait être dans l'intention de ses auteurs : la route reliant entre elles les différentes provinces. Il y a des gens qui croient que l'Intercolonial ne peut rapporter de bénéfices. Cela est vrai. Mais, si l'on adoptait la politique prônée par mon honorable ami de King, c'est-à-dire, si l'on faisait de

l'Intercolonial la ligne principale des différents chemins de fer du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, l'Intercolonial nous donnerait des recettes splendides. Pour cela, il faudrait que le gouvernement acquît ces différentes lignes prospères, ce qui lui permettrait de compenser les dépenses d'exploitation des 300 ou 400 milles de l'Intercolonial qui ne nous rapportent aucun revenu. Je voudrais que l'Intercolonial devînt une grande voie ferrée profitable au pays, et, qu'on ne l'oublie pas, ce chemin de fer est infiniment plus avantageux à la population d'Ontario qu'à celle des provinces maritimes. De chaque dollar de dépenses faites sur l'Intercolonial, Ontario retire un avantage représentant 75 cents. Mais je ne me plains pas de cela. Je veux aider la population d'Ontario ; aussi on ne m'entendra jamais protester contre aucune dépense relative à l'Intercolonial, bien que je sache que 75 cents de chaque dollar que nous votons tombent dans le gousset des populations d'Ontario.

L'honorable M. EMMERSON : Vous vous accordez à merveille !

M. GOURLEY : A une assemblée publique tenue dans mon comté, avant mon départ pour Ottawa, on m'a demandé d'insister auprès du gouvernement pour lui faire adopter cette politique qui consiste à comprendre dans l'Intercolonial tous les embranchements qui s'y raccordent. On ne peut avoir un chemin de fer puissant avec une seule ligne. La population d'Ontario a les réseaux du Grand Tronc et du Canadien du Pacifique qui cherchent continuellement à construire de nouveaux embranchements. Une nouvelle partie du pays est-elle ouverte à la colonisation, on voit immédiatement ces deux grandes compagnies se disputer le privilège d'y construire un embranchement. Quel est l'état de choses qui existe, aujourd'hui, sous ce rapport, à la Nouvelle-Ecosse? Il faudrait 100 milles de chemin de fer dans le comté que je représente. Si cet embranchement était construit, on exploiterait partout les houillères, les mines d'or et de fer ; mais, dans les circonstances actuelles, une mine d'or ou de fer n'est qu'un amas de sable, si elle se trouve à vingt ou trente milles d'un chemin de fer. Je demande donc au gouvernement d'acquérir tous les embranchements déjà existants pour en faire des tributaires de l'Intercolonial, d'en construire d'autres le plus tôt possible, dans toutes les parties des provinces maritimes. Voilà la politique qu'on devrait suivre en cette année 1904.

Le temps d'une politique mesquine est passé pour le Canada. Je veux aider le gouvernement à développer le pays pendant le court espace de temps qu'il sera encore au pouvoir. Je veux l'aider comme j'aiderais un autre gouvernement représentant mieux mes sympathies politiques, à mettre en pratique les principes que nous avons énoncés, parce que nous ne pouvons attendre un changement de gouvernement pour faire adopter la politique que nous considérons comme étant la meilleure à suivre. Il faut que le gouvernement actuel assume cette tâche. C'est pourquoi, monsieur l'Orateur, j'approuve l'achat de ce chemin de fer. La seule difficulté, à mon point de vue, provenait du prix de ce chemin. J'espère que ce prix est honnnête. Dans tous les cas, cette politique est juste.

M. WILLIAM ROSS (Victoria) : Je félicite mon honorable ami de Colchester (M. Gourley) des vues larges qu'il a exprimées, et j'espère que son discours aura son influence sur les députés d'Ontario à quelque parti qu'ils appartiennent. Je ne veux dire qu'un mot en faveur de l'Intercolonial. Dans les premiers jours de la construction de ce chemin de fer, on disait qu'il serait impossible de l'exploiter pendant trois mois de l'année. Eh bien, au cours de l'hiver dernier, hiver très rigoureux, il ne s'est pas passé un jour sans qu'un train se rendit de Montréal à Sydney, Cap-Breton. Il est vrai qu'il y a eu des retards de quelques heures, mais quand la circulation était impossible sur les autres chemins de fer du Canada, le service se continuait sur l'Intercolonial de Montréal à Halifax et de là au Cap-Breton. Ce service a été continu tout l'hiver.

Le bill est lu une troisième fois et adopté.

LOI CONCERNANT LA MAIN-D'ŒUVRE ETRANGERE.

Sir WILLIAM MULOCK (directeur général des Postes) : Je propose que le bill (n° 162) à l'effet de refondre et de modifier les lois relatives à la main-d'œuvre étrangère soit lu une deuxième fois. Ce projet de loi semble comprendre un grand nombre de sujets, mais, en réalité, on n'y trouve que trois points saillants et sur ces derniers, je désire appeler l'attention bienveillante de la Chambre. Il s'agit d'abord de cette disposition qui vise les indications fausses et mensongères, au moyen desquelles on attire au Canada des personnes à qui l'on fait accroire que notre pays offre des avantages qui n'existent pas, en réalité. Nous avons eu, ce printemps, un exemple de ce mal auquel nous voulons remédier. Vers le mois d'avril dernier, les journaux annonçaient qu'il y avait à Montréal un grand nombre d'Italiens arrivés pour exécuter certains travaux dont il n'avait pas été question, à la vérité. Ils ne pouvaient se procurer de l'ouvrage. On nous disait que ces immigrants se trouvaient dans un état de détresse, qu'ils créaient des embarras aux autorités civiques, car souvent ces agglomérations d'étrangers sans travail sont une menace pour la tranquilité des citoyens. Quelles qu'en soient les conséquences plus éloignées, personne ne peut défendre unecoutume semblable à celle dont on a eu l'exemple à Montréal, et je prétends qu'il est de

notre devoir d'empêcher qu'on se serve de notre pays comme d'un champ d'exploitation pour de pareilles fraudes.

Une enquête judiciaire a révélé l'existence d'un plan préparé par des personnes malintentionnées de Montréal, dans le but d'attirer ces étrangers au Canada, en leur faisant croire qu'ils obtiendraient un emploi convenable dès leur arrivée au pays. En débarquant sur nos rives, ces étrangers ont été désappointés. On leur avait conseillé aussi de souscrire de l'argent aux agences qui les avaient dirigés sur le Canada; on leur avait représenté qu'en donnant leur nom à ces agences, ils trouveraient immédiatement de l'emploi. On continuait ainsi les fraudes qui faisaient la base d'un premier plan dont le but était d'envoyer du Canada à l'étranger de faux rapports sur l'état du travail ici. Ce fait seul suffit à démontrer la nécessité d'une loi comme celle-ci.

M. HAGGART : La loi actuelle ne nous permet-elle pas d'atteindre cette classe d'individus ?

Sir WILLIAM MULOCK : Non. Outre le dommage causé aux étrangers eux-mêmes, il y a d'autres sujets de plaintes. Ainsi, par exemple, il n'est pas à l'avantage du Canada qu'un certain nombre de personnes soient encouragées à venir dans notre pays, dans la croyance qu'elles vont immédiatement obtenir un emploi avantageux, et qu'elles soient désappointées dès leur arrivée. Nous devrions mettre fin à des transactions de ce genre. C'est pourquoi cette question constitue l'une des plus importantes dispositions de ce bill. Un autre point digne de remarque fait l'objet de l'article 8 qui se rapporte aux chemins de fer subventionnés par nos gouvernements. Cette disposition est à l'effet que ces voies ferrées doivent être construites autant que les circonstances peuvent le permettre, par la classe de personnes mentionnées dans ce projet de loi, c'est-à-dire par des sujets britanniques demeurant au Canada, par des Canadiens, par des immigrants de bonne foi et, faute de ces personnes, par certains étrangers que le gouvernement peut accepter de temps à autre. Cette disposition veut encore que les entrepreneurs soient des sujets britanniques et que, dans le cas de compagnies ou de sociétés, les directeurs de ces dernières soient, sous le rapport du nombre et eu égard à la valeur des actions, en majorité sujets britanniques. Outre le mérite intrinsèque de cette disposition, il ne sera peut-être pas hors de propos de rappeler à la Chambre que les Etats-Unis ont une loi dont les restrictions sont encore plus accentuées. Je sais que les lois des Etats-Unis relatives à la main-d'œuvre étrangère, ne sont pas considérées avec faveur, généralement, mais ce n'est pas nous qui avons commencé ce genre de législation. Nous n'avons agi que longtemps après que les Etats-Unis eurent adopté la première loi concernant le travail des étrangers. Le Congrès américain lui-même a légiféré sur cette matière et cet exemple a été suivi par différents Etats de l'Union, surtout par les Etats qui bordent la frontière septentrionale du Canada. C'est ainsi, par exemple, que les lois de New-Jersey privent tout individu non résidant de travailler à aucun ouvrage exécuté par l'Etat, par un comté, une cité, une ville, un township ou toutes autres corporations municipales.

D'après la loi de l'Illinois :

> Il sera interdit à tout conseil ou commission, ou à tout fonctionnaire ou autre personne agissant pour l'Etat ou pour tout comté, tout township, toute cité, tout village, tout district ou toute autre municipalité quelconque de l'Etat, ou à tout entrepreneur ou sous-entrepreneur travaillant pour le compte de telle municipalité, d'employer d'autres personnes que les citoyens natifs du pays ou naturalisés sujets américains, ou que les étrangers qui ont de bonne foi déclaré leur intention de devenir citoyens des Etats-Unis, lorsque ces employés doivent être payés en tout ou en partie, directement ou indirectement, à même les fonds perçus au moyen de taxes.

Si nous voyons arriver au Canada un homme accompagné de sa femme et de ses enfants et voulant s'établir comme colons, nous comprenons que c'est là un immigrant de bonne foi; mais quand nous comptons mille terrassiers qui ont conservé leur demeure en Europe, et qui nous arrivent sans aucun meuble ou effet de maison pour ne passer au Canada que le temps de gagner de l'argent pour s'en retourner ensuite, nous pouvons, semble-t-il, distinguer cette classe de gens de celle des immigrants de bonne foi qui traversent l'océan avec leurs familles dans l'intention arrêtée de devenir citoyens du Canada. Lorsqu'il s'agit de travaux publics de l'importance du Grand-Tronc-Pacifique, nous concevons qu'il nous incombe particulièrement de voir à ce que tous ceux qui sont responsables de cet ouvrage du premier jusqu'au dernier, soient soumis au contrôle dont il est question dans cet article.

On reconnait, je crois, que les parties des chemins de fer canadiens qui ont été construites sous la surveillance d'ingénieurs canadiens étaient, règle générale, mieux bâties que celles construites par des étrangers qui ne sont pas familiers avec la topographie et les conditions naturelles du pays. D'un autre côté, il est essentiel pour le peuple du Canada et il est de l'intérêt même de ces entreprises, que les ingénieurs qui ont l'emploi de tant de millions de dollars, comme dans le cas de la construction du Grand-Tronc-Pacifique et dans celui d'autres travaux publics dont le pays peut autoriser la construction de temps à autre, soient en rapports plus intimes avec l'opinion publique du Canada. Les ingénieurs peuvent, jusqu'à un certain point, faire une entreprise qui coûtera plus ou moins cher, suivant le point de vue auquel ils se pla-

cent. Je ne puis concevoir que, règle générale, un ingénieur étranger connaisse les vues que nous entretenons sur les obligations d'un ingénieur, sur ce que nous attendons de lui et sur les qualités qu'il doit posséder sous le rapport de l'intégrité et de l'honnêtete, aussi bien que ces ingénieurs qui sont nos concitoyens et qui ont grandi au milieu de nous.

Parlons, maintenant, de cette loi en tant qu'elle concerne les entrepreneurs. Ce bill contient une disposition exigeant qui ces entrepreneurs soient des sujets britanniques et que, lorsqu'il s'agit d'une société autorisée le gouvernement réglemente autant que possible la constitution de cette société. On pourrait prétendre qu'il suffirait de dire que les directeurs ou la majorité de ces derniers devront être sujets britanniques, mais si les entrepreneurs réels qui sont l'âme de ces sociétés ne sont pas sujets britanniques, s'ils ne sont pas intéressés au développement du pays, ils peuvent facilement arranger leur affaire de façon à n'avoir que des hommes de paille comme directeurs pour sembler se conformer à cette disposition, alors que, en réalité, ils sont de complets étrangers. Lorsqu'il s'agit de la construction d'un ouvrage énorme comme celui-ci, si les entrepreneurs ne partagent pas les sentiments du pays, nous pouvons croire qu'ils seront portés, surtout si ce sont des entrepreneurs américains, à favoriser leurs propres nationaux dans l'achat des matériaux, dans l'emploi de la main-d'œuvre, si cela est possible, et à n'avoir en vue de toute façon que les intérêts de leur propre pays aux dépens du nôtre. J'affirme que dans cette dépense occasionnée par la construction du Grand-Tronc-Pacifique, en tant que nous pouvons avoir la haute main sur la destination de l'argent que nous consacrons au paiement des ouvriers et des matériaux, il est de notre devoir, autant que les circonstances le permettront, de voir à ce que ces dépenses se fassent au Canada, afin de permettre à notre peuple d'augmenter ses revenus ; ce sera en même temps travailler à la prospérité du Canada.

Mais si les entrepreneurs sont des citoyens d'un pays étranger, si on leur permet de réaliser des bénéfices ici, après avoir terminé leurs travaux, ils quitteront tout probablement notre pays en emportant avec eux les profits qu'ils auront faits ici ; de plus, au cours de l'exécution des travaux qu'on leur aura confiés, ils pourront être portés à faire profiter leur propre pays de tous les avantages de douanes et de commerce possible. C'est pourquoi, dans le but d'obtenir les plus grands avantages de cette entreprise, nous devons, je crois, considérer la nationalité des entrepreneurs et avoir la haute-main sur le choix des ouvriers qui construiront ce chemin de fer. Je soumettrai encore cette idée. Le Grand-Tronc-Pacifique ne servira pas seulement aux fins de transport, mais, au cours de cette période de construction, il peut encore être un moyen puissant de colonisation. Si ceux qui seront engagés dans la construction de cet ouvrage sont des oiseaux de passage, des individus qui viendront ici pour y demeurer juste le temps de gagner de l'argent, le pays ne profitera en rien des bénéfices que ces ouvriers auront réalisés et, après leur départ, il ne restera que les travaux exécutés; mais si nous pouvons engager à venir au Canada pour travailler d'abord à la construction de ce chemin de fer, des gens qui pourront devenir de bons colons, qui seront disposés à s'établir au pays, cette entreprise, avec les progrès des travaux, aura pour effet de peupler les districts qui ne sont pas encore colonisés. Cette disposition veut encore que lorsque le gouvernement est convaincu que le Canada ne fournit pas la main-d'œuvre suffisante pour exécuter ces travaux, il peut lui-même permettre l'importation d'ouvriers des autres pays du monde. Dans ce cas, il peut choisir ces ouvriers. Il peut publier un décret en faveur de la main-d'œuvre d'un pays contre celle d'une autre contrée. Nous savons tous qu'aujourd'hui, en Europe et dans d'autres parties du monde, il y a des gens qui peuvent faire de bons colons, alors que, par contre, on en trouve d'autres dont l'immigration n'est pas à désirer. Le gouvernement doit donc user d'une sage discrétion en attirant ici des hommes des vieux pays qui pourront devenir des colons avantageux, et c'est là un détail très important, lorsqu'il s'agit de la colonisation des districts que cette ligne traversera.

Enfin le dernier point sur lequel je désire appeler l'attention du parlement, se rapporte à l'exclusion des immigrants inacceptables. Cela n'a absolument rien à voir à la question de la main-d'œuvre étrangère mais cette disposition tendra simplement à nous assurer une population d'immigrants aussi bonne que les circonstances le permettront. Il y a dans nos statuts quelques lois bien primitives et qui ont pour but d'exclure du pays les immigrants qui ne nous conviennent pas, mais ces lois sont presque inefficaces et ne règlent aucunement le point en litige.

Par exemple, la loi relative à l'immigration et qu'on retrouve dans les statuts revisés du Canada, chapitre 65, tout en semblant prohiber l'immigration des indigents et des infirmes tels que les aliénés, les aveugles, etc., ne s'applique pas au point principal, puisqu'elle n'impose ni peine ni amende. Ainsi, dans une certaine catégorie de cas, elle stipule que le propriétaire d'un navire transportant une classe d'immigrants inacceptables, peut être condamné à payer une légère amende ; mais rien n'empêche ces immigrants de devenir citoyens du Canada. Pour donner plus de force aux lois d'immigration, nous proposons l'article 10 qui décrète qu'on n'admettra pas citoyen du Canada les immigrants peu recommandables qui sont énumérés dans cet article. Je

n'ai pas besoin de faire allusion à ces immigrants maintenant.

Je crois que personne ne niera un instant qu'on ne peut remédier à ce mal en imposant simplement une amende à ceux qui nous amènent cette classe d'immigrants. Depuis nombre d'années, les Etats-Unis ont permis au surplus de la population de tous les pays du monde d'accourir dans la république voisine ; aujourd'hui, ils commencent à comprendre qu'ils ont été un peu trop larges dans leurs lois concernant l'immigration. On doit désirer augmenter le chiffre de la population du Canada, mais il est encore plus important que les immigrants qui nous arrivent soient des gens qui feront honneur au pays. Nous jetons les fondements, et nous devons être prudents dans le choix des matériaux sur lesquels s'élèvera la nation canadienne formée de l'union de toutes les races qui voudront habiter ce pays. Il est temps pour nous d'agir. Pour atteindre ce but, nous devons exercer une certaine discrétion quant aux classes de personnes qui deviendront les auteurs de cette future nation. Aussi, en discutant cet article, les membres de la Chambre constateront qu'il ne se rapporte pas lui-même à la question de la main-d'œuvre étrangère, mais plutôt à celle de l'immigration. Le ministère de l'Intérieur doit s'occuper de l'immigration ; de son côté, le département du Travail est chargé de ce qui se rapporte à la main-d'œuvre étrangère, au renvoi de certains ouvriers dans leur pays ; on a cru, en conséquence, qu'il était préférable qu'un seul département fût chargé de cette dernière question et mon collègue, l'honorable ministre de l'Intérieur, a exprimé l'opinion qu'il valait mieux laisser au département du Travail le soin de faire des changements complets sous ce rapport ; c'est pourquoi on trouve ces dispositions de la main-d'œuvre étrangère, dans le projet de loi soumis à la Chambre. Outre ce détail spécial, le bill en contient quelques autres auxquels je n'attache comparativement que peu d'importance.

Le premier article de quelque intérêt est celui qui rétablit presque en entier la première disposition de la loi de 1897 relative à l'emploi des étrangers. Cet article est copié de la loi des Etats-Unis.

Après avoir adopté cette loi, le congrès américain l'a modifiée et l'amendement qu'on peut lire dans le projet de loi que j'ai l'honneur de soumettre à la Chambre, se trouve dans la loi modifiée des Etats-Unis. La première loi adoptée par le congrès déclarait qu'il était illégal d'importer des étrangers en vertu d'un contrat explicite ou implicite. Plus tard, après que nous eûmes voté la loi de 1897, les Etats-Unis modifièrent leur loi en déclarant qu'il était illégal d'importer ces étrangers en se servant de promesse ou d'offre quelconque, tout autant qu'en agissant en vertu d'un contrat. Je ne prête que très peu d'importance à ce dernier amendement qui me semble tout à fait inutile, puisque la loi telle qu'adoptée d'abord, rendrait illégal tout contrat, explicite ou implicite, ce qui, à mon avis, embrasse tout ce qui est compris dans l'amendement présenté par la suite, c'est-à-dire rendant illégale l'importation des étrangers sous des promesses ou des offres. Bien que la disposition soumise ne me semble pas importante, si on ne l'expliquait pas, elle pourrait paraître tout à fait nouvelle.

Les autres paragraphes forment ce qu'on pourrait appeler une législation rémédiatrice. Ils contiennent une disposition à l'effet que, dans certaines conditions, les personnes qui désirent faire venir de l'étranger des ouvriers qu'elles ne pourraient autrement faire passer au Canada, peuvent, en suivant les règles indiquées ici, obtenir un décret les exemptant des dispositions de cette loi. Maintenant, voici par quel raisonnement j'ai été amené à proposer ces articles: il existe dans nos statuts une loi sévère concernant la main-d'œuvre étrangère et dont le premier article déclare illégal le fait d'importer des ouvriers étrangers. Il peut surgir des circonstances où le Canada se trouve dans l'impossibilité de fournir la main-d'œuvre requise et, dans ce cas, l'ouvrage qu'on désire exécuter devra être abandonné, ou bien ceux qui veulent poursuivre ces travaux seront forcés de faire venir au Canada, illégalement et subrepticement, les ouvriers étrangers dont ils ont besoin. Il n'est pas opportun qu'on trouve dans les statuts une loi qui empêche l'exécution de travaux utiles sans, en même temps, indiquer le moyen de faire venir au Canada les ouvriers que notre pays ne peut fournir. Afin d'enlever tout semblant de raison aux personnes qui seraient portées à violer la loi, il m'a semble plus sage l'indiquer les moyens dont elles pourront se servir ouvertement, sous l'autorité de loi, pour faire ce qu'autrement elles accompliraient en cachette. J'ai donc voulu trouver le moyen de surmonter ces difficultés en permettant l'importation d'une main-d'œuvre que nous n'avons pas ici et qui nous vient d'un pays d'où on peut légalement l'importer. Ces articles, au lieu de restreindre la loi, lui donnent une portée plus générale.

M. l'Orateur, le cas actuel nous fournit un exemple de cette mauvaise interprétation qu'on donne quelquefois aux meilleures intentions. Je suppose que tous les députés ici présents ont eu l'avantage, au cours de ces jours derniers, de recevoir un grand nombre de correspondances, télégrammes, lettres, etc., de différentes personnes du pays exprimant leurs craintes sur le caractère radical et par trop sévère de ce projet de loi. Je sais qu'un effort organisé a été fait pour créer par tout le pays un mouvement d'opinion contre cette mesure. Des gens, sans même avoir lu ce projet de loi, sans en connaître les dispositions, ont accepté les conclusions d'autres personnes également mal renseignées qui ont pu lire ce bill, mais qui ne l'ont pas parfaitement compris ; on a donc

déclaré que ce projet de loi est tout à fait hostile aux industries canadiennes. On m'a signalé que l'objection provenait surtout de ce qu'on trouvait dans ce bill les articles spéciaux qui ouvrent la porte, dans des cas de nécessité, à l'importation de la main-d'œuvre qui serait autrement interdite. J'ai eu l'occasion, hier ou avant-hier, d'échanger avec un grand nombre de citoyens mes idées sur cette question, et j'ai été surpris de constater combien peu renseignées étaient ces personnes sur l'essence et l'objet réels de cette mesure.

M. CLARKE : Quelles sont ces personnes ?

Sir WILLIAM MULOCK : Je n'ai pas donné de noms. J'ai dit que j'avais eu l'honneur, ces jours derniers, de rencontrer un grand nombre de citoyens éminents et distingués qui m'ont exprimé leur opinion sur ce projet de loi, et qu'au cours de ces entretiens, j'avais constaté avec surprise combien erronées étaient les idées de ces personnes sur le but, l'objet et l'essence même de cette mesure. Je puis affirmer que tous ceux qui sont venus me voir pour combattre ce projet de loi sous le prétexte qu'il imposait au pays des lois draconiennes, ont changé d'opinion après avoir bien saisi la portée de la législation proposée. Je puis ajouter, pour expliquer cela, que, lorsqu'on m'a fait remarquer que certains détails de ce projet de loi pouvaient être perfectionnés, par exemple, quand on m'a signalé le fait que dans certains cas, les moyens que je m'efforçais de trouver ne pouvaient atteindre le but proposé, j'ai exprimé ma volonté de donner plus d'élasticité à la loi, afin de surmonter des difficultés spéciales. Dans le cas où il y aurait disette complète d'une certaine catégorie d'ouvriers au Canada, nous n'avons pas l'intention de jouer le rôle du chien dans la crèche, en empêchant la construction d'ouvrages dans le pays, simplement parce qu'il n'y aurait personne au Canada pour exécuter ces travaux.

Quant à moi, je n'attache aucune importance à l'article 1er. Les autres dispositions ont été insérées dans ce projet de loi dans le but si digne que j'ai mentionné, et je regrette d'avoir à dire qu'elles ne semblent pas avoir reçu encore cette approbation cordiale que nous avions le droit d'attendre de ceux qui doivent en bénéficier.

Il y a un autre article qui peut sembler plus matériel que les autres ; je veux parler de l'article qui abroge l'article 9 de la loi de 1897. Je n'ai pas l'intention de faire adopter cette disposition et lorsque la Chambre délibérera ce projet de loi je lui demanderai la permission de rayer cet article. Il est un autre article, l'article 3, sur lequel je dois donner quelques explications. Cette disposition a pour but de modifier l'article 1er des statuts de 1901. Ce dernier défendait à toute personne de faire venir des étrangers en vertu d'un contrat dont elle avait connaissance. Il n'y a pas longtemps, un entrepreneur de Port-Huron, état du Michigan, en face de Sarnia, traversa la rivière à cet endroit pour y exécuter certains travaux. Il amena avec lui ses propres ouvriers de Port-Huron.

M. J. D. REID : C'était pour construire un chemin de fer ?

Sir WILLIAM MULOCK : Non, il s'agissait d'un ouvrage municipal.

M. J. D. REID : Non pas d'une entreprise adjugée par le gouvernement ?

Sir WILLIAM MULOCK : Non, c'étaient des travaux que la municipalité faisait exécuter. Il amenait au Canada des ouvriers de sa propre ville. Les ouvriers de Sarnia comprenant qu'ils étaient traités injustement, prirent les moyens de faire condamner le coupable aux peines infligées par la loi. Si je ne me trompe, cette cause fut plaidée devant un magistrat stipendiaire ; l'accusé fut interrogé comme témoin et jura qu'il ignorait que ces hommes fussent citoyens des Etats-Unis. Cependant, ces ouvriers étaient ses voisins à Port-Huron, et lui-même était citoyen américain. Ce juge si capable et si versé dans la loi déclara que, l'accusé ayant juré qu'il ne savait pas que ces gens-là étaient des étrangers, il n'était coupable d'aucune offense et que l'accusation devait être renvoyée. On veut ajouter après le mot " sachant ", les mots " ou ayant des motifs raisonnables de croire "; de cette façon, ce serait violer la loi que d'importer des ouvriers, sachant ou ayant des motifs raisonnables de croire que les ouvriers importés sont des étrangers. Ce n'est pas un amendement auquel j'attache beaucoup d'importance, car je ne puis voir comment il serait sérieux; en effet, je doute fort que beaucoup de juges au Canada auraient rendu une décision semblable à celle que je viens de rappeler.

La plupart des juges auraient donné immédiatement au mot " sachant " l'interprétation de " ayant bonne raison de savoir ", sans s'occuper des déclarations de l'accusé. Au Canada, nous avons plusieurs catégories de juges ; nous avons des magistrats très capables, mais d'autres qui ne sont pas aussi versés dans la loi, et il peut être prudent de rendre la loi plus claire pour l'avantage de ces derniers. Je propose que le bill (n° 162) à l'effet de refondre et de modifier les lois relatives à la main-d'œuvre étrangère soit lu une deuxième fois.

La motion est adoptée et le bill lu une deuxième fois.

Article 2.

Est abrogé l'article premier dudit acte, chapitre 11 des statuts de 1897, et remplacé par le suivant :

1. Il est interdit à toute personne, société, compagnie ou corporation d'aider ou d'encourager l'introduction en Canada ou l'immigration de tout étranger, dans le but de l'y faire faire un travail ou un service quelconques, soit sous forme de paiement d'avance en tout ou en partie de son transport, ou sous forme de promesse

ou d'offre d'emploi, ou au moyen d'un contrat ou d'un engagement verbal ou spécial, explicite ou implicite, pour son emploi, passé ou fait antérieurement à cette introduction ou immigration ; et l'entrée en Canada de tout étranger dont l'introduction, ou l'immigration aura été aidée ou encouragée est par le présent acte prohibé.

M. FOWLER : Il me semble que c'est là grandement étendre l'interdiction. Cet article nuira au travail de nos agents d'immigration à l'étranger. Ces derniers croiront naturellement devoir, en prônant les avantages du Canada, faire connaître le fait que tous les ouvriers, à quelque métier qu'ils appartiennent, pourront trouver de l'emploi ici. Je ne puis voir comment ils leur sera possible de faire connaître ces avantages, s'ils ne disent pas que la main-d'œuvre peut trouver beaucoup de travail au Canada. Ces agents ne sont pas pour s'occuper exclusivement des immigrants appartenant à la classe agricole, et il me semble que lorsqu'on dit ici : " Au moyen d'un contrat ou d'un engagement verbal et spécial, explicite ou implicite ", on doit considérer cela comme comprenant l'engagement que l'immigrant trouvera de l'emploi au Canada.

Sir WILLIAM MULOCK : Ce n'est pas là une disposition nouvelle de la loi.

M. FOWLER : Elle semble restreindre grandement le champ d'action des agents d'immigration.

Sir WILLIAM MULOCK : L'article 1er de la loi de 1897 se lit comme suit :

A dater de la sanction du présent acte, il sera illégal pour toute personne, compagnie, société ou corporation, de payer d'avance, de quelque manière que ce soit, le transport, ou d'aider ou encourager en quoi que ce soit, l'importation ou l'immigration d'aucun aubain ou étranger au Canada, en vertu d'un contrat ou d'une convention, verbal ou spécial, explicite ou implicite, passé ou fait avant l'importation ou immigration de cet aubain ou étranger, pour accomplir un travail ou un service de quelque genre que ce soit au Canada.

C'est la loi actuelle et l'amendement n'y insère que les mots de la loi des Etats-Unis " promesse " ou " offre " après les mots " contrat ".

M. SPROULE : Je sais personnellement que des cultivateurs s'adressent très souvent à leurs connaissances pour se procurer des ouvriers, et qu'ils envoient l'argent nécesasire pour payer le voyage de ces derniers.

M. GALLIHER : Cette disposition ne s'applique qu'aux étrangers.

M. SPROULE : S'appliquera-t-elle aux Allemands ?

Sir WILFRID LAURIER : Cette disposition ne s'applique qu'aux pays qui ont une loi semblable contre nous.

M. BOYD : Comment s'appliquerait-elle aux Islandais et aux colons des autres nationalités qui sont établis en grand nombre dans l'Ouest ? Dès que quelques-uns de ces colons peuvent se procurer l'argent nécessaire, ils l'envoient à leurs amis de leur pays d'origine et leur promettent que s'ils viennent s'établir au Canada, ils y trouveront du travail. Empêchera-t-on ces colons de continuer cette pratique à l'avenir ? Quelle excuse le ministre invoque-t-il pour présenter une mesure de cette importance dans les derniers jours de la session, alors qu'il est impossible pour nous d'étudier comme elle la mérite une question aussi importante ?

M. DAVIS : Je crois que cette loi ne s'applique ni aux Scandinaves ni aux Allemands.

M. SPROULE : Laissez donc le ministre nous dire à quel pays cette loi s'appliquera.

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne crois pas qu'il y ait d'autres pays que les Etats-Unis et le Canada qui aient une loi concernant la main-d'œuvre étrangère. Sous ce rapport, la république voisine et le Canada sont les pays les plus avancés ou les plus arriérés de l'univers.

M. SPROULE : Dans ce cas, cette loi ne s'appliquera qu'aux ouvriers des Etats-Unis.

Sir WILLIAM MULOCK : Oui.

M. SPROULE : Et elle n'aura pas d'effet sur les fondeurs de fer transportés d'Ecosse à Toronto, en vertu d'un contrat ?

M. DAVIS : Ce ne sont pas des sujets étrangers.

M. FOWLER : L'honorable ministre a, une heure durant, insisté sur l'importance d'empêcher ces hordes d'Italiens de venir au Canada; maintenant, nous constatons que cette loi ne s'applique pas à ces étrangers.

Sir WILLIAM MULOCK : Il s'agit là d'un point bien différent et dont il est question dans un autre article de ce projet de loi.

M. J. D. REID : Cet article s'appliquera-t-il à une annonce publiée dans un journal italien ?

Sir WILLIAM MULOCK : Nous ne pouvons adopter ici une loi imposant un châtiment pour une offence commise dans un autre pays.

M. TAYLOR : Il y a quelques années, j'ai présenté une loi concernant la main-d'œuvre étrangère, loi qui était mot pour mot, et lettre pour lettre celle des Etats-Unis. Le gouvernement n'a pas permis l'adoption de cette mesure, mais le premier ministre s'est engagé à faire adopter une loi concernant le travail des étrangers et semblable à la loi des Etats-Unis.

Il est grandement temps pour lui de remplir sa promesse. La seule chose que ce gouvernement a faite dans ce sens, a été de présenter une mesure quelconque destinée à

jeter de la poudre aux yeux du public, et aujourd'hui, le projet de loi qu'il nous soumet est une nouvelle tentative aux mêmes fins. D'après ce bill, les Italiens peuvent venir au pays tout aussi facilement que dans le passé. Quand j'ai présenté une proposition de loi calquée sur la loi américaine, le gouvernement a demandé à un de ses partisans de présenter un autre bill qu'il a renvoyé à un comité composé en majorité de ses amis ; ce bill a été tellement mutilé qu'on n'a jamais pu le mettre en vigueur et qu'il ne vaut plus rien aujourd'hui. Ce matin même, je recevais d'un électeur de mon comté, la lettre suivante :

Lyn, le 4 août 1904.

Cher monsieur,—Je prends la liberté d'appeler votre atention sur ce qui constitue une violation de nos lois concernant la main-d'œuvre étrangère. John Walker, de Frédéricksburg, Virginie, a été amené au Canada, par le Grand Tronc, et on le prépare à l'emploi de chef de gare sur la ligne de ce shemin de fer. Il se trouve maintenant à Mallorytown, et c'est un des nombreux télégraphistes que le Grand-Tronc nous a amenés à la même époque. Je suis certain de ce renseignement.

Sir WILLIAM MULOCK : Pourquoi l'honorable député n'agit-il pas sur ce renseignement ?

M. TAYLOR : Je fournis ce renseignement à l'honorable ministre maintenant. J'ai écrit à l'auteur de cette lettre pour lui dire que le projet de loi concernant la main-d'œuvre étrangère devait être soumis à la Chambre aujourd'hui même, et que j'appellerais l'attention de l'honorable ministre sur cette affaire. Je communiquerai cette lettre à mon honorable ami, afin qu'il puisse renvoyer ces gens-là aux Etats-Unis.

Sir WILLIAM MULOCK : Je puis dire à l'honorable député que c'est à lui de prendre ces procédures, car la loi ne permet pas au gouvernement d'intenter ces poursuites. Mon honorable ami a reçu d'un de ses électeurs une lettre qu'il a jetée aux oubliettes, dans son bureau, et maintenant il ne remplit pas son devoir, préférant s'adresser à un autre pour faire l'œuvre qu'il devrait accomplir lui-même ! Je lui conseillerais de remplir son devoir.

M. TAYLOR : L'honorable ministre devrait se montrer juste et honnête, mais c'est là ce qu'il ne peut faire. Il a recours à une politique de clocher des plus viles. Il dit que j'ai reçu cette lettre ce matin, que je l'ai jetée aux oubliettes, dans mon bureau. Je l'avais dans ma poche et c'est là d'où je l'ai tirée. L'honorable ministre dit que c'est à moi à faire les premières démarches. La loi américaine permettrait à l'auteur de cette lettre de déposer la plainte nécessaire, mais le gouvernement actuel a adopté une loi telle qu'on ne peut l'appliquer.

Il n'y a pas de moyen possible pour la mettre en vigueur. Il en serait ainsi si cette fraude et cette farce que représente la loi que le ministre veut insérer dans nos statuts, aujourd'hui, étaient approuvées sous le prétexte d'empêcher l'importation des Italiens à Montréal. J'appelle l'attention de l'honorable ministre du Travail sur cette affaire, et cela dans l'intérêt de la classe ouvrière de ce pays ; je lui demande d'agir d'après les renseignements contenus dans cette lettre et de renvoyer dans leur pays les étrangers en question.

Sir WILLIAM MULOCK : Qu'est-ce que l'honorable député se propose de faire relativement à cette question

M. TAYLOR : Je n'ai rien à faire à ce sujet et je m'en lave les mains. Je demande au ministre du Travail et au leader du gouvernement de remplir les promesses qu'ils ont faites au pays en lui disant qu'ils allaient insérer dans les statuts une loi concernant la main-d'œuvre étrangère et calquée mot pour mot, ligne pour ligne, sur la loi américaine.

M. COWAN : L'honorable député veut-il nous dire les efforts qu'il a faits pour mettre dans nos statuts une loi concernant la main-d'œuvre étrangère ?

M. TAYLOR : Mon honorable ami m'a dérobé ma proposition à la demande du gouvernement; puis, il a présenté un bill en son nom, et cette mesure était une copie de celle que j'avais soumise à la Chambre depuis plusieurs années.

M. DAVIS : Depuis combien d'années ?

M. TAYLOR : L'honorable député d'Essex a volé le bill que j'avais soumis depuis deux ou trois ans et l'a présenté de nouveau en son propre nom. Qu'en a-t-il fait? Il a permis que cette proposition de loi fût renvoyée à un comité composé de ses amis et qui l'a tellement mutilée qu'elle est devenue sans utilité pratique. Cette loi ne protège aucunement la classe ouvrière, et je demanderai de nouveau au ministre du Travail et au premier ministre de remplir la promesse qu'ils ont faite de présenter une loi qui serait exactement pareille à celle des Etats-Unis; alors l'auteur de la lettre que j'ai lue ou toute autre personne pourra s'adresser à un juge de paix pour lui demander de faire exécuter la loi. Voilà ce qu'on ne peut faire aujourd'hui.

Sir WILLIAM MULOCK : Pourquoi ?

M. TAYLOR : Parce qu'il n'y a rien dans la loi actuelle qui vous permette de faire cela. Vous devez faire agir le ministre de la Justice ou le procureur général du Canada. Un journal d'hier déclarait qu'on avait prouvé devant la commission nommée par le gouvernement, qu'il y a, au Sault-Ste-Marie, un ouvrier qui travaille au mépris de la loi concernant la main-d'œuvre étrangère, et que cet homme défie le gouvernement ou tout particulier de le renvoyer dans son pays. Voici le journal en question. Cet individu s'appuie sur le gouvernement qui continue

l'œuvre qu'il a toujours poursuivie depuis son arrivée au pouvoir, en trompant la classe ouvrière sous le prétexte qu'il travaille dans l'intérêt de cette dernière.

Ce bill est entouré de telles procédures que pas un particulier, pas une société ou corporation ne peut l'appliquer sans le bon vouloir du gouvernement.

M. COWAN : M. l'Orateur, je ne me propose pas de retenir l'attention de la Chambre plus longtemps qu'il n'est nécessaire pour répondre aux remarques de l'honorable député de Leeds (M. Taylor) qui a déclaré que je lui avais dérobé sa proposition de loi. Certaines explications auraient peut-être leur raison d'être, vue le fait qu'un grand nombre de membres de cette Chambre ne connaissent pas parfaitement l'histoire de ce qu'a eu à faire l'honorable député de Leeds dans cette législation concernant la main-d'œuvre étrangère. Depuis sept ans précis, à chaque session, l'honorable député a présenté un bill concernant le travail étranger, et depuis sept ans précis, il a fait fi de ses principes en retirant sa proposition de loi sans même demander une division de la Chambre sur cette législation. De plus, l'honorable représentant de Leeds a obtenu, une fois, la nomination d'un comité chargé de faire une enquête. Des témoins furent entendus et cette preuve coûta énormément cher au pays.

Le gouvernement a dépensé des centaines de dollars pour faire venir des témoins d'un bout à l'autre du Canada. Finalement un rapport adverse a été fait et le propre chef de l'honorable député, feu sir John Thompson, a demandé le renvoi du bill. L'honorable député de Leeds, comme d'habitude, a renié ses principes, et voté contre le bill même qu'il avait soumis à cette Chambre. L'honorable député dit que je lui ai volé son bill. En 1897 plusieurs chefs d'unions ouvrières vinrent me trouver, et après avoir exposé ce que l'honorable député de Leeds avait fait jusque là, me demandèrent, vu que le gouvernement libéral était au pouvoir, de m'occuper de présenter à la Chambre une loi concernant le travail des aubains pour faire pièce à la loi des Etats-Unis, et pour mettre les citoyens du Canada en mesure de renvoyer aux Etats-Unis les ouvriers de ce pays si les Etats-Unis renvoyaient les nôtres. J'ai donc présenté ce bill, non pas le bill de l'honorable député, mais une copie exacte de la loi des Etats-Unis concernant le travail des aubains. J'ai copié cette loi mot pour mot, tout comme l'honorable député avait copié son bill mot pour mot. Mais comprenant, ainsi que je l'ai dit alors, qu'une population de 5 millions pourrait avoir plus d'emploi chez une population de 70 millions qu'une population de 70 millions chez une population de cinq, je n'ai pas voulu que notre loi fût mise en vigueur contre les Etats-Unis tant que ceux-ci ne mettraient pas leur loi en vigueur contre nous. Conséquemment, après une lutte non seulement dans cette Chambre, mais devant un sous-comité où je n'ai été appuyé que par quelques députés des deux côtés de la Chambre, nous avons concédé ce point plutôt que de rien avoir, c'est-à-dire que la loi ne pourrait être mise en vigueur qu'avec le consentement du ministère de la Justice. Quel a été l'effet de cette loi ? Vivant dans une ville de la frontière et représentant un comté qui touche par trois côtés aux Etats-Unis, et dont des citoyens, qui sont mes électeurs ont été renvoyés des Etats-Unis, non pas deux et trois à la fois, mais par douzaines; dont on ouvrait la correspondance afin de voir s'ils ne travaillaient pas aux Etats-Unis. Je puis dire que du moment que cette loi a été mise dans nos statuts, les Etats-Unis n'ont pas renvoyé cinq de nos ouvriers dans la ville de Windsor. J'irai plus loin encore et je dirai à l'honorable député de Leeds que s'il veut lire les rapports des Etats-Unis et du Canada, il trouvera que dans l'exécution de la loi relative à la main-d'œuvre étrangère présentée par moi et subséquemment modifiée par le ministre de la Justice, deux ouvriers américains ont été renvoyés aux Etats-Unis contre un Canadien renvoyé au Canada. S'il était renseigné comme il le prétend, il saurait qu'en 1901 le règlement qui exigeait l'autorisation expresse du ministre de la Justice pour faire appliquer la loi, a été rappelé et que le plus pauvre et plus humble citoyen du Canada peut aujourd'hui invoquer la loi actuelle tout comme le département de la Justice. Depuis cette époque plusieurs s'en sont prévalus, et les ouvriers des Etats-Unis ont été renvoyés du Canada.

M. T. S. SPROULE : S'il en est ainsi, comment se fait-il que tous ceux que la Compagnie du Grand Tronc a introduits au Canada sont restés dans le pays tout l'été?

M. COWAN : C'est peut-être parce que notre loi ne s'applique qu'aux pays qui ont une loi semblable en vigueur contre le Canada.

M. SPROULE : Oui.

M. COWAN : Nous nous accordons là-dessus, et si l'honorable député veut consulter la loi des Etats-Unis de 1903 concernant la main-d'œuvre étrangère, il verra que les membres des professions libérales du Canada sont expressément exemptés par cette loi. Il admettra que la profession d'ingénieur civil est une profession libérale. Si les Etats-Unis avaient dix transcontinentaux à construire ils pourraient employer tous les ingénieurs civils du Canada, et il n'y pas de loi dans leurs statuts qui permettrait au gouvernement américain de les renvoyer. Mais le projet de loi présenté par le ministre du Travail va plus loin, et comprend les professions libérales. Il comprend les ingénieurs.

M. FOWLER : Comment cela peut-il être ? Est-ce que l'article 97 abrogeant l'article 9 n'a pas été rayé ? L'article 9 subsis-

te alors et notre loi est semblable à celle des Etats-Unis sous ce rapport.

M. SPROULE : Si parce que la loi des Etats-Unis n'excuse pas nos ingénieurs, nous ne pouvons pas exclure les leurs, à quoi sert de continuer à dire comme on l'a fait depuis quelque temps, que le ministre du Travail allait les renvoyer ? N'est-ce pas là tromper le peuple ? Quelle autorité avez-vous pour les renvoyer ? L'honorable député a dit qu'il avait présenté un bill exactement semblable à la loi des Etats-Unis.

M. COWEN : A une exception près.

M. SPROULE : Il a été obligé de concéder cela.

M. COWAN : Je n'ai jamais admis que j'avais fait une concession.

M. SPROULE : Il a concédé cela et cette concession enlève toute valeur à son bill.

M. COWAN : Je désire répéter que je n'ai jamais dit cela.

M. SPROULE : L'honorable député a dit il y a quelques instants qu'il avait présenté un bill exactement semblable à la loi américaine, mais que vu la forte opposition à laquelle il était en butte, il a été obligé d'accepter cet amendement qui dit qu'il faut obtenir le consentement du procureur général avant de pouvoir poursuivre. Cela rendait son bill inutile.

M. COWAN : Cette condition a été rayée il y a trois ans.

M. SPROULE : On a dit au peuple que nous avions une loi excluant la main-d'œuvre étrangère. Mais des étrangers sont venus dans le pays, le gouvernement par l'entremise du ministre du Travail prend une poursuite contre eux, et il dit au peuple qu'il va les renvoyer, mais l'honorable député dit que c'est chose impossible en vertu de la loi.

M. COWAN : Je n'ai rien dit de tel. J'ai dit que c'était peut-être impossible parce qu'il y a un article dans notre loi disant qu'elle ne peut être appliquée qu'aux pays qui ont une loi semblable contre le Canada. Mais ni le ministre du Travail, ni aucun député de ce côté-ci de la Chambre ne va jusqu'à dire qu'il est nécessaire que notre loi soit absolument semblable à celle des Etats-Unis. Le bill actuel va plus loin que la loi des Etats-Unis. En vertu de notre bill nous pourrons renvoyer un ingénieur étranger du pays, et la loi des Etats-Unis ne le permet pas.

M. INGRAM : Où pourrais-je trouver le procès-verbal donnant le vote de la Chambre dans lequel l'honorable député de Leeds a voté contre son propre bill ?

M. COWAN : Si l'honorable député veut m'accorder trois minutes je vais lui dire exactement où il pourra le trouver. J'ai déjà donné ce renseignement à la Chambre auparavant.

M. TAYLOR : Je ne sais pas ce que les électeurs du comté d'Essex attendent de l'honorable député qu'ils ont élu au parlement, mais je sais bien ce que mes électeurs attendent de moi et ce que tous les électeurs des comtés du pays doivent attendre de leurs représentants. Ils s'attendent d'abord qu'ils n'affirment rien de contraire aux faits. Je n'ai jamais rien affirmé que je ne croyais pas vrai et je ne le voudrais jamais. Mais mon honorable ami a dit il y a quelques instants que j'avais pendant plusieurs sessions présenté un bill contre la main-d'œuvre étrangère, qu'à la longue j'avais obtenu un comité, qu'on avait dépensé des sommes considérables pour examiner des témoins devant ce comité qui a fait rapport contre mon projet de loi. Tout ce que l'honorable député a à faire c'est de montrer ce rapport et de le lire, et si cette lecture n'établit pas que ce qu'il a dit n'est pas vrai, je donnerai ma démission comme député. Qu'est-ce que le rapport du comité dit ? Après avoir parlé des nombreux témoignages entendus et de la situation sérieuse faite aux ouvriers canadiens, le rapport conclut comme suit :

> Votre comité recommande que l'attention des autorités de Washington soit appelée sur l'application vexatoire de la loi américaine sur la main-d'œuvre étrangère à l'égard des Canadiens, et qu'afin de donner le temps au gouvernement canadien de faire ses représentations il recommande que le bill soit remis à la prochaine session, et si dans l'intervalle le gouvernement américain n'adopte pas quelque moyen pour faire disparaître les griefs dont le Canada se plaint, alors votre comité recommande qu'un bill concernant la main-d'œuvre étrangere soit présenté à la prochaine session.

Et cependant cet honorable député qui est envoyé ici par une population honnête et amie de la vérité vient dire que ce comité a fait rapport contre le bill que j'ai présenté pendant plusieurs sessions. Il a dit autre chose encore qui n'est pas conforme aux faits. Il a dit que j'avais présenté un bill qui était une copie de la loi des Etats-Unis que lui-même admet avoir copiée. Or l'honorable député sait qu'il a dit là quelque chose qui n'est pas vrai, parce que le bill—

Des VOIX : A l'ordre.

Le PRESIDENT (M. Campbell) : Silence.

M. TAYLOR : —parce que le bill qu'il a présenté est le bill que j'avais présenté l'année précédente. Personne devrait le savoir mieux que lui.

Des VOIX : A l'ordre.

M. TAYLOR : Alors je retire ce que j'ai dit, mais j'affirme que le bill qu'il a présenté et que j'ai vu était mon bill dont on avait effacé le nom.

Des VOIX : Oh ! Oh !

M. TAYLOR : Oui, c'était le bill que j'avais présenté l'année précédente et les archives de la Chambre en font foi. Le bill est encore ici et c'est le même bill que j'avais présenté l'année précédente. On en avait effacé mon nom et écrit le nom de l'honorable député d'Essex. Que l'honorable député se lève maintenant et avoue qu'il a copié ce bill.

M. SPROULE : C'est un petit larcin.

M. TAYLOR : Voilà ce que l'honorable député a fait. Lorsque dans les années passées j'ai présenté ce bill, le ministre du Travail et ses amis essayèrent de me ridiculiser, mais je persistai et je fis comprendre au peuple que le bill était dans son intérêt. Ensuite j'ai réussi à obtenir un comité qui a entendu des témoins. Qu'est-il arrivé ensuite? L'honorable ministre actuel a vu qu'il se faisait dans le pays une agitation autour de cette question, et il a dit aux électeurs : mettez-moi à la tête du gouvernement et je placerai dans les statuts du pays une loi, semblable mot pour mot et ligne pour ligne, à la loi américaine. J'ai souvent demandé depuis l'exécution de cette promesse. Afin de donner au premier ministre l'occasion de la remplir, j'ai voulu présenter un bill dès la première session après les élections, mais j'ai été devancé par l'honorable député d'Essex (M. Cowan) qui vola le bill que j'avais présenté, et le premier ministre au lieu de faire adopter ce bill l'envoya à un sous-comité composé de trois ou quatre députés ministériels et deux ou trois de la gauche. Ce sous-comité mutila le bill, et l'honorable député d'Essex nous dit qu'il a présenté un bill copié sur la loi américaine. Le premier ministre et son gouvernement combattirent le bill dans la forme dans laquelle l'honorable député l'avait présentée parce qu'ils disaient que c'était une copie textuelle d'un bill que j'avais copié moi-même sur la loi américaine.

M. COWAN : Votre bill et le mien étaient tous deux copiés sur la loi américaine.

M. TAYLOR : Le sous-comité mutila le bill à la demande du gouvernement. Il y avait un ministre dans ce comité, et je me rappelle quelques-uns des discours qu'il y prononça. Tels sont les faits véritables, et cependant l'honorable député vient affirmer ici des choses qu'il sait être inexactes et il espère que les électeurs qui l'ont envoyé ici l'approuveront.

M. COWAN : L'honorable député d'Elginest (M. Ingram) et l'honorable député de Leeds (M. Taylor) m'ont demandé de donner la date du vote que l'honorable député de Leeds a enregistré contre sa propre motion et son propre bill. Je vois par le hansard que le bill concernant la main-d'œuvre étrangère a été lu pour la première fois le 15 avril 1890. Le 5 mai 1891, page 106 du hansard, l'honorable député présenta son bill. Le 12 mai le bill passa en 2ième lecture et à la demande de sir John Thompson l'honorable député le retira. Le 3 mars 1892 l'honorable député présentait son bill de nouveau (hansard page 285). Le rapport du comité spécial qui avait été adopté l'année précédente fut lu à la Chambre le 11 mai (page 2457 du hansard) sir John Thompson, le chef même de l'honorable député, proposa le renvoi du bill à six mois et vous fouillerez en vain les documents de la Chambre pour trouver une preuve quelconque que l'honorable député de Leeds-sud a fait autre chose que consentir et voter en faveur du renvoi à six mois.

M. TAYLOR : L'honorable député a le rapport devant lui parce qu'il est dans le hansard de cette année-là. Je lui demande de lire ce rapport et il verra par lui-même s'il justifie l'assertion qu'il a faite que le comité avait fait rapport contre le bill.

M. COWAN : Je n'ai jamais rien dit de semblable. J'ai dit que le comité avait fait rapport en faveur du bill et——

M. TAYLOR : J'ai la parole. Mon honorable ami a dit, et on le constatera dans le hansard, que j'avais obtenu un comité, qu'on avait dépensé de fortes sommes et que le comité avait fait rapport contre le bill. Voilà ce qu'il a dit, il a le procès-verbal devant lui, et je lui demande de le dire ou de m'envoyer le volume et je le lirai pour lui.

M. COWAN : Je demande pardon à la Chambre de l'avoir entraînée dans cette discussion, mais je veux répéter que je n'ai pas dit que le comité avait fait rapport contre le bill——

M. FOWLER : Oui vous l'avez dit.

M. COWAN :——parce que j'ai le rapport du comité devant moi, et ce rapport met les choses encore plus désagréables pour l'honorable député de Leeds-sud, parce que, bien que le rapport du comité proposât d'adopter un bill une autre année, lorsque l'honorable député présenta son bill et qu'il lut ce rapport, son propre chef, sir John Thompson, 11 mai 1892, page 2457 des "Débats," proposa le renvoi du bill à six mois, et l'honorable député rengaina ses principes, votant avec son chef contre son propre bill, malgré le rapport de son propre comité qui en demandait l'adoption.

M. INGRAM : L'honorable député d'Essex-sud a dit dans cette Chambre aujourd'hui que l'honorable député de Leeds avait voté contre son propre bill.

M. COWAN : Je le dis encore.

M. INGRAM : C'est là ce que dit l'honorable député, mais je lui demande de nous montrer le procès-verbal prouvant que ce qui dit est vrai. Il ne nous a pas encore montré ce document. Il a montré son discours, mais son discours n'est pas un dossier de ce qui se fait dans la Chambre, vu surtout la manière dont il parle. Je de-

mande donc que l'honorable député nous montre le procès-verbal et s'il ne peut pas montrer un document attestant que l'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor) a voté contre son bill, il doit retirer ses paroles parce qu'elles ne sont pas vraies. Je déclare sur ma responsabilité que son assertion est inexacte.

M. COWAN : Les archives montrent qu'elle est exacte ; j'ai envoyé chercher les procès-verbaux et je les montrerai à mon honorable ami. Ceci s'est passé quatre ans avant que j'eusse un siège dans cette Chambre.

M. INGRAM : Je dis que l'honorable député d'Essex-sud ne peut pas donner la preuve par les procès-verbaux de la Chambre que l'honorable député de Leeds a voté contre son propre bill. J'oppose mon affirmation à celle de l'honorable député et il ne peut pas me montrer aucun document pour la contredire. Je suis membre de cette Chambre depuis 1890 et j'ai suivi avec attention toute la législation qui a été proposée contre le travail des étrangers, et je ferai remarquer à mon honorable ami que lorsque l'honorable député de Leeds a présenté son bill, cette législation était alors très impopulaire. Il y avait peu de membres de l'un ou de l'autre côté de la Chambre qui étaient en faveur de cette législation en dehors de l'honorable député de Leeds (M. Taylor).

M. COWAN : Le comité a fait un rapport absolument en faveur de son adoption.

M. INGRAM : Je sais ce que je dis. Le chef actuel du gouvernement n'a manqué aucune occasion jusqu'en 1896 de combattre ce bill, et le chef du gouvernement d'alors n'en voulait pas non plus ; je suis certain que l'honorable premier ministre n'osera pas me contredire. L'honorable député de Leeds présentait son bill tous les ans et gagnait chaque année quelques partisans dans la Chambre, mais son bill ne fut jamais populaire ni fortement appuyé, et tant que les Etats-Unis ne montrèrent pas leur inimitié à l'égard des ouvriers canadiens et tant que l'on n'eut pas compris au Canada que nous étions maltraités, la question avança peu. Mais ce sentiment gagna la Chambre et encouragea mon honorable ami à présenter son bill. Lors de la dernière session le gouvernement en favorisa l'adoption pour cette raison, car c'était devenu un mouvement populaire, mais il considérait tout de même que c'était une mauvaise législation. J'avouerai moi-même que bien que j'aie appuyé ce bill, je ne crois pas que l'un ou l'autre pays devrait édicter des lois de ce genre. Je crois qu'il devrait exister une meilleure entente entre les citoyens des Etats-Unis et les citoyens du Canada, et tant que les droits particuliers sont respectés, les ouvriers d'un pays devraient pouvoir travailler dans l'autre ; il ne devrait pas y avoir de loi des aubains. Voilà ce que j'ai toujours pensé. Ce n'est que lorsque notre population fut aigrie par le traitement que les Etats-Unis ont fait subir aux ouvriers canadiens qui traversaient la frontière, que nous avons été obligés par mesure de protection d'adopter une loi contre les ouvriers des Etats-Unis. Profitant de cette agitation et de ce mécontentement, l'honorable député d'Essex-sud a pris le bill qui avait été préparé et présenté l'année précédente par l'honorable député de Leeds-sud et le fit adopter par la Chambre. Voilà toute l'histoire en deux mots. C'est un récit exact des faits qui se sont passés depuis l'époque de la première présentation de ce bill jusqu'à son adoption. Je répète de nouveau que lorsque l'honorable député d'Essex-sud (M. Cowan) affirme que mon honorable ami l'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor) a voté contre son propre bill—il affirme une chose qui n'est pas vraie, et les archives de la Chambre montrent qu'elle n'est pas vraie.

M. FOWLER : Nous ne sommes pas du tout surpris de voir l'honorable député d'Essex faire des assertions qu'il est obligé de retirer ensuite, parce que c'est son habitude d'agir ainsi. L'autre jour encore il se permettait certaines assertions concernant un de nos anciens collègues maintenant décédé. Ses remarques étaient de très mauvais goût, ainsi que tous les membres de cette Chambre l'ont compris, premièrement à cause des services distingués que cette honorable député a rendus au Canada et ensuite parce qu'il était mort. L'honorable député a fait alors des assertions très exagérées.

M. COWAN : Pas exagérées du tout ; elles étaient absolument exactes, excepté une petite différence dans le montant.

M. FOWLER : C'est justement là où est l'exagération. L'honorable député a dit que le montant était de $2,000 tandis qu'il n'était que de $400. L'honorable député connaît si peu la valeur des mots qu'il ne voit pas d'exagération à dire $2,000 au lieu de dire $400. Cela nous montre la confiance que nous devons avoir dans ses autres assertions. Il dit que l'honorable député de Leeds a voté contre son propre bill. En fait, la Chambre n'a pas été appelée à voter sur ce bill, et, cependant, l'honorable député d'Essex dit que l'honorable député de Leeds a voté contre sa propre motion. Voilà l'esprit de justice auquel nous devons nous attendre de la part de l'honorable député d'Essex. Mais l'honorable ministre du Travail nous donne encore un exemple plus frappant d'injustice. Le ministre du Travail est bâti de telle façon qu'il lui est absolument impossible d'être juste. Pendant les quatre années que j'ai occupé un siège dans cette Chambre, j'ai si souvent entendu le ministre du Travail nous parler de justice qu'il aurait pu dire bien des choses sans me scandaliser ; mais cet après-midi lorsqu'il a voulu réprimander l'honorable député de Leeds-sud, à cause d'une lettre qu'il voulait lire dans la Chambre, j'ai cru que cela dépassait toute limite possible,

même chez le ministre du Travail. J'ai devant moi le rapport du comité dont l'honorable député de Leeds était président et sur lequel son bill a été basé. Ce comité faisait rapport comme suit :

Votre comité fait rapport qu'après avoir examiné le bill qui lui a été soumis, que ce bill est en tous points semblable à un bill adopté par le Congrès des Etats-Unis en 1885, et modifié par ce corps en 1886.

Votre comité a entendu des témoins venus de différents points sur la frontière, et a appris par eux (copie de leurs dépositions est annexée à ce rapport) que les Etats-Unis ont appliqué leur loi concernant la main-d'œuvre étrangère de manière à forcer un grand nombre de Canadiens à abandonner leur emploi aux Etats-Unis ou bien d'aller y demeurer permanemment avec leur famille, tandis que les autorités canadiennes permettent aux citoyens des Etats-Unis de venir travailler au Canada tous les matins, et de retourner coucher chez eux le soir.

Voici les conclusions du rapport du comité :

Votre comité recommande que l'attention des autorités de Washington soit appelée sur l'application vexatoire de la loi américaine sur la main-d'œuvre étrangère à l'égard des Canadiens, et qu'afin de donner le temps au gouvernement canadien de faire ses représentations, il recommande que le bill soit remis à la prochaine session, et si dans l'intervalle le gouvernement américain n'adopte pas quelque moyen pour faire disparaître les griefs dont le Canada se plaint, alors votre comité recommande qu'un bill concernant la main-d'œvre étrangère soit présenté à la prochaine session.

Tel est le rapport du comité dont l'honorable député de Leeds était le président. L'honorable député d'Essex aurait pu montrer son opposition à ce bill sans attaquer l'honorable député de Leeds comme il l'a fait. Il aurait dû être satisfait du tort qu'il lui a causé—je ne voudrais pas employer une expression qui n'est pas parlementaire—en s'emparant de son bill et en le présentant comme sien. Il a trouvé le tout imprimé avec le nom de l'honorable député de Leeds sur le dos, il a effacé ce nom et a mis le sien à la place. Je ne crois pas qu'il y ait dans cette Chambre un autre député qui aurait eu cette effronterie.

M. COWAN : Il y a déjà quelques années que je siège dans cette Chambre avec le député de Leeds. Je ne parlerai pas d'effronterie, ce n'est pas nécessaire. Ce n'est pas nécessaire non plus lorsque l'on a entendu l'honorable député de King, N.-B. (M. Fowler) et ce ne sera jamais nécessaire. Mais je dirai ceci, et je répète ce que j'ai dit en commençant : que ce n'est pas la première fois que l'honorable député de Leeds-sud blâme les membres de la droite de ne rien faire concernant le travail des étrangers. Je vois que ce rapport a été fait le 15 avril 1900. Les Etats-Unis se conduisaient d'une façon si injuste à l'égard des ouvriers canadiens. les membres de cette Chambre recevaient un si grand nombre de lettres et de télégrammes, tant de questions étaient posées dans cette Chambre, qu'il fut jugé nécessaire de nommer un comité pour étudier la question, et le 15 avril 1890 ce comité présenta un rapport déclarant qu'à moins qu'on ne pût faire consentir le gouvernement américain à retirer sa loi draconienne, ou cesser de l'appliquer contre le Canada, un bill serait présenté à la session suivante, et qu'une loi de représailles serait adoptée. C'était en 1890. Pendant le reste de l'année et durant toute l'année 1891 les choses en restèrent là, et en 1892 l'honorable député de Leeds présenta son bill, qu'il appuya par un discours, et il donna lecture du rapport dont je viens de citer les conclusions. Je vais maintenant lire dans le hansard du 11 mai 1892 à la page 4257 comment la Chambre a décidé de ce bill :

INTRODUCTION DE LA MAIN-D'ŒUVRE ETRANGERE.

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion sur la motion de M. Taylor, proposant que le bill (n° 4) prohibant l'introduction et l'immigration d'étrangers engagés par contrat ou convention pour travailler dans le Canada soit lu une deuxième fois. A ce propos, sir John Thompson offre cet amendement : " que ledit bill soit lu une deuxième fois d'hui à six mois ".

La Chambre adopte l'amendement.

Et l'honorable député de Leeds a consenti comme les autres députés ; il n'a jamais osé se lever pour défendre son propre bill, mais il a consenti au renvoi à six mois. Je vais lui envoyer le volume du hansard qui contient le compte rendu officiel.

Une VOIX : Les députés n'ont pas été appelés à voter.

M. COWAN : L'honorable député n'a pas jugé à propos de consulter la Chambre, mais il a consenti au renvoi de son bill à six mois.

M. TAYLOR: Nous avons souvent entendu plaider des petits avocats ergoteurs dans les cours de division et les cours de police. Tous les jours on voit dans les archives de la Chambre qu'une motion proposée par le gouvernement a été adoptée sans que la Chambre eût été appelée à voter, la motion étant acceptée par la majorité de la Chambre. C'est ce qui a eu lieu à propos de cette motion, elle fut adoptée sans vote. Mais voyons la déclaration que le gouvernement a faite. Le gouvernement a déclaré qu'en conformité avec le rapport du comité il s'était mis en correspondance avec le gouvernement des Etats-Unis et essayait de régler la question à l'amiable. C'est dans ces circonstances que sir John Thompson a proposé le renvoi du bill à six mois, et la majorité de la Chambre a consenti. Il n'y a pas eu de vote. Si jamais nous avons eu dans cette Chambre un exemple de politique de carrefour, l'honorable député d'Essex-sud nous l'a donné en essayant de fausser la signification des documents officiels. Tous les jours on voit dans les procès verbaux qu'une motion est adoptée sans enre-

gistrement des voix, parce que la majorité a marqué son assentiment. L'honorable député dit que j'ai donné le mien ; je dis que je ne l'ai pas donné, car je n'aurais pas présenté ce bill chaque année, et je ne me serais pas efforcé de faire l'éducation au sujet de cette question, non seulement des membres de la gauche, mais aussi de quelques amis du gouvernement, et de leur faire comprendre qu'il était absolument nécessaire dans l'intérêt du pays d'établir une législation de ce genre. J'ai éprouvé les mêmes difficultés que lorsque j'ai présenté mon bill prohibant la vente de l'oléomargarine. Lorsque j'ai présenté ce bill l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher)l'a combattu et il a voté contre, mais plus tard il s'en est emparé et a réclamé pour lui le mérite de l'avoir présenté.

L'honorable député d'Essex-sud a dit que le rapport du comité était hostile au bill concernant la main-d'œuvre étrangère, que le comité ne voulait aucune restriction du travail des étrangers. Lorsque l'honorable député déclare que j'ai copié la loi américaine, il veut tout simplement dire qu'il a présenté lui-même un bill imprimé l'année précédente et qui portait mon nom. Je ne vois pas comment l'honorable député peut affirmer une chose semblable devant la Chambre et oser ensuite se présenter devant ses électeurs.

M. INGRAM : Au cas où l'honorable député d'Essex-sud citerait encore le compte rendu de son discours, je crois qu'il serait bon de mettre le compte rendu de la Chambre en regard de ce discours. Voici un extrait des procès-verbaux de 1892.

M. COWAN : A quelle date ?

M. INGRAM : Le trois mars.

M. COWAN : Voyez à la date du 11 mai et je crois que vous trouverez le vote.

M. INGRAM : Je sais la date tout aussi bien que mon honorable ami.

M. COWAN : C'est le 11 mai.

M. INGRAM : Dans les procès-verbaux du 3 mars 1892 je trouve ce qui suit :

Les bills suivants sont présentés——

M. COWAN : C'est le dépôt du bill. Voyez le 11 mai lorsque la question a été mise aux voix.

M. INGRAM : Si mon honorable ami veut attendre un peu, il parlera ensuite.

Les bills suivants sont présentés.. .. ..

Bill (n° 6) intitulé "Acte pour empêcher l'introduction et l'immigration d'ouvriers engagés à l'étranger par contrat ou convention pour travailler dans le Canada.

C'était le dépôt du bill. A la page 180 nous trouvons ce qui suit :

M. Taylor propose que le bill (n° 4) prohibant l'introduction et l'immigration d'ouvriers engagés à l'étranger pour travailler dans le Canada soit maintenant lu une deuxième fois.

Cette motion fut faite le 1er mars.

Sir John Thompson propose comme amendement que le mot "maintenant" soit rayé, et que les mots "d'hui à six mois" lui soient substitués.

Et un débat s'ensuivant, il est ajourné sur motion de M. Ingram.

A la page 302 des procès-verbaux nous trouvons ce qui suit :

Suite de la délibération sur la motion proposée par M. Taylor portant que le bill (n° 4) prohibant l'introduction et l'immigration d'ouvriers engagés à l'étranger pour travailler dans le Canada en vertu de contrat ou conventions soit lu une deuxième fois, et sur la motion de sir John Thompson : "que le bill soit lu d'hui à six mois". Et l'amendement étant mis aux voix, il est adopté, du consentement de la Chambre.

Je demanderai à l'honorable député d'Essex-sud de dire où il voit là-dedans que l'honorable député de Leeds-sud a voté pour l'amendement.

M. COWAN : Il a consenti à l'amendement qui renvoyait le bill à six mois.

M. INGRAM : Que l'honorable député demande à son honorable ami le député de Huntingdon (M. Maclaren) s'il aimerait à être accusé d'avoir voté contre son bill de la cigarette. L'honorable ministre proposa de faire une certaine chose avec le bill, et parce que l'honorable député de Huntingdon ne s'est pas levé pour demander que la question fut mise aux voix, l'honorable député d'Essex accuse-t-il son honorable ami d'avoir appuyé son chef en cette occasion ? La réponse est claire. On ne peut accuser l'honorable député de Huntingdon d'avoir voté contre son propre bill. L'honorable député n'appuyait pas le gouvernement et n'approuvait pas sa conduite concernant ce bill, mais voyant qu'il avait le malheur d'être en minorité il eut le bon sens de comprendre que c'était perdre son temps que de s'opposer à la motion de son chef qui fut adoptée. Les mots "du consentement de la Chambre" sont là naturellement. C'est la formule parlementaire, et il est inutile de chicaner à ce sujet. Voilà les faits tels qu'ils se sont passés.

M. COWAN : Je ne veux pas prolonger cette discussion plus longtemps. Je veux ajouter seulement que le dossier de l'honorable député de Leeds-sud ne s'arrête pas heureusement à 1892. Il a présenté le même bill à toutes les sessions subséquentes, je crois, dans tous les cas à plusieurs sessions sinon à toutes, jusqu'en 1897, et chaque fois le bill restait sur le feuilleton des ordres du jour deux ou trois mois, et ensuite il était abandonné. J'ai prétendu en commençant, et on m'a contredit—mais heureusement l'honorable député d'Elgin-est (M. Ingram) a apporté la preuve que j'étais dans le vrai—que l'honorable député de Leeds avait présenté son bill, et que lorsque son chef fit une motion le renvoyant à six mois, il a voté contre son propre bill et avec son chef. Voilà ce que j'ai dit, et je le réitère ; je prétends

que c'est vrai en substance et en fait, et personne ne le sait mieux que l'honorable député d'Elgin-est.

M. SPROULE : M. le président, j'en appelle au règlement. Mon honorable ami le député de Leeds-sud a distinctement nié avoir voté contre son bill, et je vous demande de décider si l'honorable député a le droit, en face de cette dénégation, de persister dans ses dires. Je demande votre décision.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Si j'ai bien compris la discussion, l'honorable député d'Essex-sud conclut des procès-verbaux que lorsque la question a été soumise à la Chambre et que celle-ci y a consenti, que tous et chacun des membres y ont consenti aussi.

M. SPROULE : Ce n'est pas le point que je soulève.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Quel article du règlement invoquez-vous ?

M. SPROULE : Voici. L'honorable député d'Essex-sud a dit que l'honorable député de Leeds-sud avait présenté un bill et ensuite avait voté contre ce même bill.

M. COWAN : Je dis que les procès verbaux de la Chambre prouvent cela.

M. SPROULE : Mon honorable ami de Leeds nie, et je dis que l'honorable député d'eEssex-sud est obligé d'accepter sa dénégation. C'est sur ce point que je demande votre décision.

M. COWAN : Je ne comprends pas——

Des VOIX : A l'ordre !

M. COWAN : Je veux discuter le point soulevé par l'honorable député, ainsi que j'en ai parfaitement le droit. Je dis simplement que le hansard et les procès-verbaux de cette Chambre montrent que l'honorable député de Leeds a voté contre son bill. L'honorable député peut nier s'il le veut. Je dis donc que les documents de la Chambre prouvent ce que je dis, et à l'appui——

M. SPROULE : M. le président, je vous demande de rappeler l'honorable député à l'observation du règlement.

M. COWAN : Attendez que j'aie fini. Si l'honorable député de Leeds avait refusé de voter pour l'amendement le procès-verbal aurait dit "adopté sur division", mais il ne dit pas cela. Le procès-verbal dit que la Chambre a consenti, et personne ne le sait mieux que l'honorable député de Grey-est (M. Sproule). Mais pourquoi fendre des cheveux en quatre, et prétendre que la Chambre n'a pas consenti ? Lorsqu'un homme a des convictions aussi fortes que l'honortble député de Leeds-sud prétend en avoir, et si son chef et ses amis croient qu'il se trompe, il faut que ses convictions soient bien faibles s'il n'a pas le courage de les affirmer en demandant que la question soit mise aux voix.

M. SPROULE : L'honorable député de Leeds (M. Taylor) nie l'assertion de l'honorable député d'Essex-sud (M. Cowan) et ce dernier est obligé d'accepter cette dénégation.

M. INGRAM : J'ai demandé à l'honorable député (M. Cowan) s'il pouvait montrer une copie du vote et il a dit qu'il le pouvait.

M. COWAN : La question n'a pas été mise aux voix ; elle a été votée unanimement.

M. INGRAM : En 1892, l'honorable député de Leeds (M. Taylor) ne pouvait pas réunir un assez grand nombre de députés pour demander un vote sur un bill de cette nature.

M. COWAN : Où étaient les membres du comité qui ont fait le rapport ?

M. INGRAM : L'état de l'opinion en 1892 contredit absolument les prétentions de l'honorable député (M. Cowan).

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je suis d'avis que l'honorable député d'Essex doit accepter la dénégation de l'honorable député de Leeds. Il est possible que ce dernier fut absent lorsque la question a été soumis à la Chambre et qu'il n'ait pas demandé de la mettre aux voix. A moins que les procès-verbaux ne montrent que l'honorable député de Leeds a voté, l'honorable député d'Essex est obligé d'accepter sa dénégation.

M. COWAN : J'accepte de tout cœur la décision du président. Je suis très heureux qu'il ait découvert ce moyen qui permet à l'honorable député de Leeds de sortir d'une impasse, dont il était incapable de sortir par lui-même.

Des VOIX : A l'ordre !

M. COWAN : Si l'honorable député ne dit pas qu'il était absent de la Chambre——

Des VOIX : A l'ordre !

M. COWAN : Je retire avec grand plaisir ce que j'ai dit, et j'accepte la décision du président, mais je conseillerais——

Des VOIX : A l'ordre !

M. COWAN : Je dois sûrement avoir le droit de donner des conseils aux honorables députés de la gauche. Je leur conseillerais, vu que le greffier qui a tenu ces procès-verbaux est mort, et qu'ils ne peuvent pas le démettre, de s'en prendre aux sténographes du hansard qui ont enregistré l'honorable député de Leeds (M. Taylor) comme ayant consenti à la motion ; je proposerais donc qu'on les renvoie et qu'on les engage de nouveau.

M. TAYLOR : Rien dans le hansard ou ailleurs ne dit que j'ai consenti à la motion ; et comme j'ai nié catégoriquement que j'avais consenti, l'honorable député est obligé d'accepter ma dénégation.

M. COWAN : Etiez-vous dans la Chambre et avez-vous protesté contre le vote ?

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Cette discussion est irrégulière.

M. JABEL ROBINSON : N'y a-t-il pas un règlement de la Chambre pour mettre fin à ces enfantillages. Plusieurs d'entre nous ont hâte de s'en retourner dans leurs pénates, et cependant voilà une heure et demie que cette chicane personnelle nous a fait perdre. Cela n'intéresse pas le pays. Procédons aux affaires.

M. GERVAIS : Avant que la question soit mise aux voix je désire dire quelque mots sur ce bill. Pour ma part je désire protester contre l'assertion des honorables députés de Leeds-sud et de Grey-est, que ce bill est une moquerie, et est présenté en vue de tromper les électeurs. Je dis que ces assertions sont inexactes, et je vais le prouver en lisant un télégramme que j'ai reçu ce matin de chefs marquants des organisations ouvrières dans la ville de Montréal :

M. Honoré Gervais, membre du parlement,
Chambre des communes, Ottawa.

Après avoir lu et examiné le bill tendant à reviser et à amender la loi concernant la main-d'œuvre étrangère, nous soussignés, au nom des unions ouvrières canadiennes, déclarons que ledit bill, tel qu'il a été imprimé et présenté à la Chambre des communes, est d'accord avec les vœux et répond aux besoins des ouvriers du Canada.

Ce télégramme est signé par :

N. Houle, président du Congrès national des arts et métiers du Canada, T. J. Griffiths, secrétaire du même congrès ; T. Beaupré, président de l'union des cordonniers ; Louis Lavallière, secrétaire de la même union ; D. Verdon, président de l'union des tonneliers ; Joseph Lapointe, président de l'union des menuisiers ; P. Levy, président de l'union des tailleurs ; Joseph Despatie, président de l'union des plombiers ; Joseph Houle, président du conseil central des arts et métiers ; A. L. Gareau, organisateur.

M. FOWLER : Ces personnes savaient-elles lorsqu'elles ont envoyé ce télégramme que l'article du bill avait été rayé ?

M. GERVAIS : Aussitôt que le bill a été imprimé et distribué, j'en ai envoyé vingt-cinq exemplaires aux principaux chefs ouvriers de Montréal, qui ont réuni leurs confrères et délibéré sur le bill. Je leur ai demandé de me faire connaître ce qu'ils en pensaient, et j'ai reçu quinze réponse ; les signataires approuvaient tous l'action du ministre du Travail et du gouvernement dans cette affaire, et ces organisations représentent tous les travailleurs unis du Canada. Vous pouvez vous moquer d'eux si vous voulez ; vous pouvez ridiculiser leurs opinions et leurs avis, mais lorsque viendront les élections ces ouvriers parleront en leur propre nom et au nom de tout le pays en faveur du gouvernement libéral qui a présenté ce bill pour leur protection. M. le président, j'approuve le bill dans son entier, et je voterai avec plaisir en faveur de son adoption par le parlement.

M. J. D. REID : Avec l'article 7 en moins.

M. GERVAIS : J'approuve le bill tel qu'il est.

M. FOWLER : L'honorable député ne sait peut-être pas que l'article 7 protégeant les ouvriers au nom desquels il prétend parler, a été supprimé et qu'on ne donne plus aux ouvriers qu'une loi sans valeur Les ouvriers italiens pourront maintenant être amenés au Canada à pleins navires.

Quelques VOIX : Non.

M. FOWLER : Oui, et le ministre du Travail a trompé la Chambre lorsque, dans sa réponse à l'honorable député de Macdonald (M. Boyd) qui se plaignait que les Islandais ne pourraient plus faire venir au Canada de leurs compatriotes pour les aider à travailler sur leurs fermes, le ministre a déclaré que cette loi ne s'appliquait qu'aux pays ayant des lois semblables à celle-ci concernant la main-d'œuvre étrangère, et qu'en fait le bill ne s'appliquait qu'aux Etats-Unis. Conséquemment ceux au nom desquels l'honorable député prétend parler ne seront pas protégés par cette loi. Le bill qu'il leur a envoyé contenait l'article 7, et c'est sur la foi de cet article qu'ils lui ont adressé le télégramme qu'il nous a lu. Je représente des ouvriers, peut-être pas en aussi grand nombre que l'honorable député de Saint-Jacques, mais je surveillerai leurs intérêts tout aussi bien que mon honorable ami surveille ceux de ses électeurs. L'honorable député a eu tort de parler de moquerie et dérision. Personne dans cette Chambre ne se moque des ouvriers ou de leurs opinions. Cette assertion de l'honorable député était tout à fait gratuite, mais lorsque nous découvrons que l'on veut tromper les ouvriers, nous protestons. Lorsque nous nous apercevons qu'on leur donne une pierre à la place d'un morceau de pain, nous dévoilons le truc dans l'intérêt même des ouvriers, qui nous est aussi cher qu'à l'honorable député de Saint-Jacques. Le ministre du Travail qui dans ses discours ne s'en tient jamais aux faits, nous a parlé pendant une demi-heure des Italiens que l'on débarquait à Montréal, et maintenant il nous dit froidement que ce bill ne s'applique pas à eux. C'était la plus grande duperie possible. Si l'honorable député de Saint-Jacques soumettait aujourd'hui au conseil des arts et métiers le bill mutilé comme il l'est par la suppression de l'article 7, il n'en recevrait plus le même télégramme.

M. GERVAIS : Je refuse très respectueusement les leçons de l'honorable député de King concernant la signification de ce bill. J'admets bien franchement que j'ai fait ma bonne part de travail pour que ce bill fût présenté à la Chambre et je n'en ai pas de honte. Au contraire je suis disposé à m'en

vanter. Quand même l'article 7 en serait retranché, les classes ouvrières remercieront le gouvernement de leur avoir donné ce bill.

M. R. SMITH : Le ministre voudra-t-il dire si, une fois l'article 7 supprimé, l'article 6, qui a trait spécialement à la publication et à la circulation d'annonces, aura son application ?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui. Le gouvernement ne se propose pas de rayer l'article 6. C'est l'article qui a trait aux cas de la nature de ceux des Italiens auxquels j'ai fait allusion en proposant la seconde lecture du bill. Les observations que je fis s'appliquaient nettement à l'article 6; et quand nous serons arrivés à cet article, ce sera le temps de discuter ses dispositions. Pour le moment, nous en sommes à l'article 2.

M. FOWLER : Comment cette disposition empêchera-t-elle les gens d'entrer au Canada ? Supposons qu'un individu en Italie publie une réclame là-bas; comment allez-vous l'atteindre ? C'est encore là une duperie.

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne desire pas engager de controverse avec l'honorable député quant à ce qui constitue, ou ne constitue pas, une duperie. Sa proposition n'est pas très parlementaire. Mais peut-être aura-t-il l'obligeance de réserver la discussion de cet article 6, jusqu'à ce que cet article se présente dans l'ordre de la discussion. Je serai alors prêt à le discuter avec lui.

M. J. D. REID : Assurément, l'honorable ministre n'est pas sérieux en cherchant à faire adopter ce bill à la présente session.

Sir W. MULOCK : Pourquoi pas ?

M. J. D. REID : Parce qu'il prête tellement le flanc à la discussion, que l'honorable ministre, à mon avis, devrait donner aux députés le temps de l'examiner. La Chambre va se réunir de nouveau d'ici à six mois, et il me semble que les députés devraient avoir le loisir de consulter leurs commettants au sujet d'un bill de cet nature.

M. FOWLER : Le ministre ne perdra pas de temps, je pense, s'il consent à discuter ces questions à mesure qu'elles se présentent. Il a répondu à l'honorable député de Burrard (M. Smith), et je ne vois pas pourquoi il refuse de me répondre.

M. CLARKE : L'honorable ministre ne nous a-t-il pas déjà informés qu'il n'existe aucun moyen d'empêcher les gens de publier des déclarations trompreuses dans les journaux d'Italie, d'Allemagne ou de France ? Et si la radiation de l'article 7 rend le bill applicable seulement aux étrangers à provenance d'un pays qui a édicté une loi d'exclusion, alors ces annonces trompeuses peuvent être publiées dans les journaux d'Italie, d'Allemagne, de France, d'Autriche ou de Russie, et il est possible d'engager au moyen de ces annonces des émigrants à venir au Canada. Quelle est la disposition du présent bill qui les empêchera de venir ici ?

Sir WILFRID LAURIER : L'article 6. Comme l'article 7 doit être rayé, l'article 9 de l'acte de 1897, que cet article 7 devait abroger, va rester en vigueur; c'est-à-dire que le présent acte sera applicable au pays qui ont édicté une loi d'exclusion, non pas aux autres. Pour ma part, je suis de l'avis exprimé, il y a un instant, par mon honorable ami d'Elgin-est (M. Ingram) que cette loi n'en est pas une dont un pays ait raison de s'enorgueillir. Nous l'avons présentée il y a nombre d'années, à la suite d'une agitation conduite par mon honorable ami de Leeds et autres, et parce que nous avions constaté que la loi des Etats-Unis, dont on se faisait une arme contre les citoyens du Canada, était d'une nature tellement vexatoire, que le peuple canadien ne pouvait plus continuer davantage à recevoir de ces soufflets et se contenter de tendre l'autre joue. Nous pensâmes que nous ferions bien de nous protéger au moyen d'une mesure de cette sorte. Elle eut l'effet désiré. Mon honorable ami d'Essex nous en a donné une illustration il y a un instant. La ville de Windsor est séparée de Détroit par une étroite nappe d'eau, et il arrivait assez fréquemment que des Canadiens étaient déportés de Detroit à Windsor; mais depuis que cette disposition a été insérée dans la loi, cette pratique a été discontinuée. Les deux partis, de chaque côté de la rivière, se sont entendus pour que les ouvriers pussent aller travailler de Windsor à Détroit et vice versa, sans empêchement. Dans ce cas, par conséquent, la loi a eu un bon effet; mais je ne la mettrais pas en vigueur à l'encontre d'un pays qui n'a pas voté de loi semblable à notre encontre.

Pour cette raison, la disposition devra rester telle qu'elle est. Mais abstraction faite de tout cela, l'article 6 prescrit que toute personne au Canada qui publie des renseignements faux quant à l'état du marché du travail dans notre pays, sera punie. Et cette disposition ne souffre aucune restriction.

M. FOWLER : L'article 9 de l'ancienne loi, lequel n'est pas abrogé, ne couvre-t-il pas ce cas ?

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami se trompe du tout au tout. L'article 6 est applicable à l'univers entier, comme un instant de réflexion le fera voir.

M. SPROULE : La première question que j'ai posée au ministre du Travail était celle-ci : Cette disposition aurait-elle son application dans le cas de garçons de ferme qu'on aurait engagés à venir d'Europe en vertu d'un contrat d'engagement ; il me répondit que non, parce qu'elle ne s'appliquait dans le cas d'aucun pays n'ayant pas une loi semblable d'édictée contre nous. Et il me renvoya à l'article 9 de l'acte de 1901.

Sir WILFRID LAURIER : En vertu de la loi, vous ne pouvez faire venir des Etats-Unis des ouvriers embauchés, abstraction faite de toutes affirmations qui ont pu être faites. Mais en vertu du bill actuel, quiconque, par le moyen d'indications fausses, détermine des immigrants à venir au Canada, que ce soit de l'Angleterre, de l'Italie ou de tout autre pays, est punissable.

M. SPROULE : C'est le directeur général des Postes qui m'a répondu. J'ai lu la disposition et cité le cas supposé : j'ai demandé si les individus qui s'étaient engagés comme garçons de ferme en Europe pouvaient être admis au Canada, et il m'a répondu que oui.

Sir WILLIAM MULOCK : Votre question ne disait rien des renseignements mensongers.

M. SPROULE : J'ai cité le premier article du présent bill, en vertu duquel il est interdit d'encourager l'immigration d'étrangers embauchés pour venir travailler au Canada.

Sir WILLIAM MULOCK : L'honorable député me demanda s'il était permis de faire venir des engagés de l'Irlande et d'autres parties du Royaume-Uni, et je lui répondis que le bill s'appliquait seulement aux étrangers. Les habitants de la Grande-Bretagne ne sont pas des étrangers.

M. SPROULE : Je demandai s'il était permis de les faire venir d'Italie, et il me répondit certainement, en vertu de l'article 9, vu que l'Italie n'a pas de loi semblable à notre encontre. Il ajouta que l'une des fins du présent bill c'était d'exclure les étrangers.

Sir WILLIAM MULOCK : Mon honorable ami fait erreur. J'ai dit que le bill avait pour fin d'empêcher les gens de se servir du Canada comme base d'opérations, en répandant de faux renseignements sur notre pays. dans les pays étrangers. L'article 6 a trait à ces sortes de manœuvres.

M. SPROULE : L'honorable ministre invoque l'article 6 qui prescrit une peine pour les Canadiens——

Sir WILLIAM MULOCK : Pour quiconque commet cet acte au Canada.

M. SPROULE : Mais on prétendait que l'acte n'était pas commis au Canada, qu'il était commis par un homme à Londres et par un autre en Ecosse.

Sir WILLIAM MULOCK : Si nous ne pouvons pas les atteindre, nous ne pouvons pas leur infliger de peine ; mais nous pouvons aller aussi loin que la loi du Canada nous le permet.

M. SPROULE : Vous ne pouvez rien faire. Si votre loi ne vous met pas en mesure d'exclure un Allemand, un Anglais, un Ecossais ou un Italien, de quel secours sera-t-elle pour la classe ouvrière ? Nous sommes justifiables de dire que les ouvriers sont leurrés. Prenez le bill de 1897 ; lors de sa discussion, nous déclarâmes tant et plus qu'il ne serait d'aucun effet. L'expérience montra que nous avions raison, et le bill de 1897 fut amendé en 1901. Nous déclarâmes que ce bill également serait de peu de valeur, parce qu'il est nécessaire d'obtenir le consentement du procureur général avant de poursuivre, et vous ne pouvez obtenir de vous faire accorder ce consentement.

Sir WILLIAM MULOCK : L'honorable député peut-il citer un cas dans lequel ce consentement ait été refusé ?

M. SPROULE : J'ai suivi les nouvelles de la presse, et il y était dit que les unions ouvrières, après plusieurs tentatives faites à Toronto, avaient abandonné la partie en désespoir de cause.

Sir WILLIAM MULOCK : L'honorable député a dit qu'il n'était pas possible de se faire accorder l'autorisation du procureur général. Connaît-il un seul cas dans lequel le consentement de celui-ci ait été refusé ?

M. SPROULE : Je me rappelle parfaitement d'avoir lu dans les journaux que les unions ouvrières de Toronto avaient fait de vains efforts pour faire appliquer la loi, et que finalement elles avaient abandonné la partie, après avoir constaté qu'il leur était impossible de réussir.

Sir WILLIAM MULOCK : Qu'est-ce qu'elles abandonnèrent ?

M. SPROULE : Elles se désistèrent de leur tentatives d'exclure ces individus du pays.

Sir WILLIAM MULOCK : Mon honorable ami a dit qu'il n'avait pas été possible d'obtenir du procureur général l'autorisation de poursuivre. Connaît-il un seul cas qui justifie cette affirmation ?

M. SPROULE : Je n'en connais pas.

M. CLARKE : Je ferai observer au ministre que l'ancien ministre de la Justice (l'honorable David Mills) refusa de donner son consentement sous prétexte que des négociations étaient en cours entre les Etats-Unis et le Canada. C'était au sujet d'une requête qui lui fut présentée par des citoyens de la ville de Hamilton.

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne sais trop de quelle affaire il veut parler.

M. CLARKE : Si l'honorable ministre s'adresse au département, il vérifiera ce que je viens de dire.

Sir WILLIAM MULOCK : L'autorisation peut être obtenue d'un grand nombre de personnes, d'un juge de la cour Supérieure, d'un juge de la cour de comté ou du procureur général.

M. R. SMITH : L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) veut-il dire qu'il est

opposé à l'immigration légitime dans notre pays ?

M. SPROULE : Je ne parle aucunement de cela.

M. R. SMITH : L'honorable député a dit que le bill ne nous permettait pas d'exclure diverses classes d'immigrants de la Grande-Bretagne. Voici ce qui m'engage à poser cette question : La classe ouvrière du Canada ne s'oppose pas à l'immigration d'ouvriers dans notre pays. Elle s'oppose à ce qu'on puisse embaucher des ouvriers du dehors en vue de les faire venir au Canada en vertu d'un contrat ; mais lorsque des ouvriers viennent d'eux-mêmes ici, ou viennent dans le cours ordinaire de l'immigration, il n'est pas d'ouvrier au Canada qui y trouve à redire. Nos ouvriers prétendent que l'introduction d'ouvriers embauchés au Canada se fait par le moyen de déclarations fausses de la part de certaines gens au Canada ; ils prétendent que ces déclarations fausses en Angleterre proviennent de l'association des fabricants (Manufacturers Association) qui a ses agents là-bas, qui a établi en Angleterre des pseudo bureaux du travail, et dont les agents répandent de faux renseignements.

M. SPROULE : Pensez-vous pouvoir les punir en vertu de l'article 6 ?

M. R. SMITH : C'est ce qui m'engage à poser cette question, et on me répond dans l'affirmative. A mon point de vue c'est une question très importante. Et si l'article 6 est maintenu comme partie de l'acte relatif à la main-d'œuvre étrangère, à mon point de vue, c'est là une disposition très importante, bien que l'article 6 restreigne l'application du bill aux Etats-Unis.

M. FOWLER : J'aimerais beaucoup à sasavoir dans quelle mesure cette disposition s'applique ? L'article 6 s'applique-t-il à d'autres pays que les Etats-Unis ?

Sir WILLIAM MULOCK : A l'univers entier.

M. FOWLER : Comment expliquez-vous cela ? Comment pouvez-vous choisir un article dans le bill et déclarer qu'il va s'appliquer à tout l'univers, tandis que l'article suivant ne s'applique qu'aux Etats-Unis ?

Sir WILLIAM MULOCK : Où trouvez-vous cela dans le bill ?

M. FOWLER : L'article 9 de l'Acte de 1897 est ainsi conçu :

> Le présent acte ne s'appliquera qu'à ceux des pays étrangers qui ont adopté et maintenu en vigueur, ou qui adopteront et maintiendront en vigueur des lois ou ordonnances d'une nature semblable à celle du présent acte et s'appliquant au Canada.

C'est là l'Acte de 1897, et on nous le représente comme étant une refonte des lois relatives à ce sujet ; et si c'est une refonte, il doit renfermer toutes les lois en vigueur au sujet de la main-d'œuvre étrangère.

Sir WILLIAM MULOCK : Par cet article, nous ne modifions pas la loi existante. L'article 6 est un article indépendant qui est applicable à l'univers tout entier. Le titre du bill n'en définit pas la portée. Il n'y a rien dans l'article 6 qui le rattache à l'acte de la main-d'œuvre étrangère. Le bill actuel a une plus grande portée que l'acte de la main-d'œuvre étrangère, et nous nous proposons de modifier le titre, car la dernière partie du bill a trait à l'immigration, question bien différente de celle de la main-d'œuvre étrangère. Le bill actuel traitant de nombre de questions, devra porter un titre plus général. Le bill devra avoir pour titre " Acte relatif aux étrangers ". Cette définition ne se trouve pas circonscrite par l'article 9 de l'Acte de 1897.

M. FOWLER : Le titre du bill est le suivant : " Acte refondant et modifiant les lois relatives à la main-d'œuvre étrangère ". Si c'est un acte de refonte, tous les actes relatifs à la main-d'œuvre étrangère sont censés d'y être compris.

Sir WILLIAM MULOCK : Telle n'est pas la fin du projet de loi.

M. FOWLER : Alors, il est inexact à sa face même. A lire le titre on croirait qu'il suffit de la consulter pour connaître toutes les lois relatives à la main-d'œuvre étrangère. C'est là ce qu'il prétend être ; puis il dit dans l'article 9, qui n'est pas abrogé, que l'acte ne s'appliquera qu'aux pays étrangers qui ont des lois semblables contre nous. La grande difficulté, si je comprends bien, c'est que dans certains pays en dehors des Etats-Unis, il est fait des affirmations inexactes relativement à l'état du marché ouvrier au Canada. En vue de contraindre les ouvriers canadiens à accepter des salaires moins élevés et des conditions dont ils ne veulent pas, on passe des contrats dans d'autres pays, en Angleterre, en Ecosse, en Irlande, en France, en Allemagne, partout où cette main-d'œuvre est disponible. C'est là le moyen qu'on prend pour contraindre nos ouvriers à accepter certaines conditions. Ce que je voudrais savoir, c'est si l'acte que nous allons voter comprendra tous les pays où ces difficultés se produisent. Il me semble que l'acte que nous sommes à discuter ne s'applique pas à tous ces pays. Je ne me rends pas bien compte du procédé d'élimination par lequel le ministre applique l'article 6 à tous les pays du monde et n'applique l'autre qu'aux Etats-Unis.

Sir WILLIAM MULOCK : Il n'y a rien dans l'acte qui dit que l'article aura son application.

M. FOWLER : L'article 7 le dit. Vous abrogez expressément l'article 9 par l'article 7 du présent bill.

Sir WILLIAM MULOCK : Mon honorable ami peut se figurer le bill mis en vigueur sans l'article 7. S'il est voté sous cette forme et est intitulé " Acte relatif aux étrangers ", comment pourra-t-il y avoir quelque rapport aux statuts de 1897 ?

M. FOWLER : Voici un acte voté pour refondre et modifier les lois relatives à la main-d'œuvre étrangère. Si vous n'abrogez aucune disposition des lois antérieures, ces dispositions restent toutes en vigueur. Par conséquent, l'article 9 de l'Acte de 1897 reste en vigueur, puisque vous n'insérez pas l'article 7.

Sir WILLIAM MULOCK : L'honorable député connait les règles régissant l'interprétation des statuts ?

M. FOWLER : Oui.

Sir WILLIAM MULOCK : Prétend-il que le titre du présent bill, si nous le changions, servirait à interpréter les dispositions mêmes du bill ?

M. FOWLER : Non seulement le bill le dit, mais l'honorable ministre, pendant que l'article 2 était en discussion, a déclaré que ce bill et l'élimination de l'article 7 n'étaient applicables qu'aux pays étrangers ayant édicté des actes semblables.

A six heures, la séance est susupendue.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

M. SPROULE : Avant que nous reprenions le cours de la discussion, je désire faire observer que lorsque notre leader (M. R. L. Borden) quitta Ottawa, il nous donna à entendre qu'il avait été entendu entre le très honorable premier ministre et lui-même que la clôture de la session se ferait autant que possible samedi ou lundi, et que pour cette raison, certains bills qu'on se proposait de faire voter seraient abandonnés. La liste de ces bills nous fut donnée, et on nous annonça en même temps qu'il y en aurait probablement un ou deux de plus de rayés du feuilleton ; et parmi ceux-là se trouvait celui que nous avons été appelés à discuter cet après-midi. Je ne dis pas que le très honorable premier ministre ait mentionné aucun bill. Mais d'une manière ou d'une autre, nous fûmes portés à croire que le bill en question était un de ceux qui seraient rayés, sans quoi nous ne pourrions pas mettre à effet l'arrangement intervenu entre le chef du gouvernement et le chef de l'opposition. Nous avons perdu la plus grande partie de l'après-midi à discuter ce bill, et il est probable que la discussion va se continuer toute la soirée. On se propose, suivant qu'il a été entendu, de proroger la Chambre samedi ou lundi, mais il sera absolument impossible de le faire, si vous persistez à débattre ces bills qui, dans notre opinion, ne devaient pas être discutés dans le cours de la présente session.

Sir WILFRID LAURIER : Etant donnée la part que mon honorable ami (M. Sproule) a pris à la discussion cet après-midi, il me répugne de convenir que nous avons perdu notre temps. Pour ma part, et en justice pour mon honrable ami, je me refuse à l'admettre. J'ai une copie de la lettre que j'ai adressée à mon honorable ami, le chef de l'opposition. Je lui donnai non seulement une idée, mais la liste complète des mesures que nous nous proposions de rayer et que nous avons rayées de fait. J'ai déclaré en même temps que d'autres mesures seraient mises de côté ; mais je n'en ai pas dit davantage. Il n'y a pas eu d'autre entente que celle-là. C'était possible simplement.

M. SPROULE : Au cours de la discussion familière qui se fit entre les députés des deux partis, il fut entendu que c'était là une des mesures litigieuses dont la discussion prendrait beaucoup de temps. Je ne sais trop comment l'idée s'est répandue, mais nous étions persuadés que ce bill ne serait pas présenté, attendu que sa discussion requerrait trop de temps, et que, par suite, l'entente au sujet de la prorogation ne pourrait être mise à effet. Il est possible, comme l'a dit le très honorable premier ministre, que nous n'ayons pas entièrement perdu notre temps ; mais ce que je veux dire, c'est que si nous continuons la discussion de ce bill, de temps va se passer, et avant que nous soyons arrivés au bout, il faudra renoncer à tout espoir de proroger la Chambre samedi ou lundi.

M. FOWLER : Lors de la suspension de la séance à six heures, nous discutions la question de l'application de l'article 6.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Avant que le débat reprenne, je tiens à déclarer que cet après-midi, la discussion ne s'est pas faite très régulièrement. Il vaudrait mieux, je pense, nous restreindre à la discussion de l'article soumis au comité, ce qui nous permettra d'avancer plus rapidement.

M. SPROULE : Quand un article se trouve influencé par un autre, il vous faut naturellement vous reporter à d'autres articles que celui en discussion.

M. CLARKE : Une discussion générale de tous les articles nous permettrait peut-être de finir par les adopter tous.

M. FOWLER : Si je ne me trompe, il avait été entendu plus ou moins qu'après avoir discuté ces divers articles, quand nous en viendrions à les adopter, nous les adopterions tous sans discussion spéciale de chacun d'eux.

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne veux pas m'opposer au désir de mon honorable ami. S'il juge à propos dans sa discussion de l'article 2 de se reporter aux autres articles, je suis bien prêt à le laisser juge de ce qu'il lui convient de faire; mais je suis persuadé qu'il se restreindra autant que possible à la discussion de l'article soumis

au comité. Nous pourrions considérer l'article 2 en bloc. Cet article est long. La première partie corrobore l'article de la loi primitive relative à la main-d'œuvre étrangère et les paragraphes énumèrent les remèdes. Nous pourrions discuter tous ces paragraphes d'un seul coup.

M. FOWLER : Et ensuite discuter l'article quand il se présentera.

Sir WILLIAM MULOCK : Il vaudrait mieux permettre à mon honorable ami de suivre la ligne de conduite qui lui paraîtra la meilleure.

M. CLARKE : En ce qui regarde la portée de l'article 6. Nous avons compris que, d'après le premier ministre ou le ministre du Travail, l'article 6 s'appliquait à tous les pays, tandis que l'article que nous sommes à discuter n'était applicable qu'aux pays édictant et mettant en vigueur des mesures qui interdisent l'emploi chez eux d'ouvriers à provenance du Canada; et le seul pays, je crois dans cette catégorie, c'est les Etats-Unis. Or, si cette prétention est exacte, l'article 2 prescrit qu'il sera illégal pour toute personne d'aider ou d'encourager l'introduction au Canada ou l'immigration d'habitants des Etats-Unis dans notre pays. Puis l'article interdit sous peine d'amende l'introduction au Canada d'ouvriers des Etats-Unis, quoique, d'autre part, si je comprends bien, il ne soit pas défendu d'aider ou d'encourager les étrangers qui ne sont pas citoyens des Etats-Unis, comme les Italiens, les Syriens, les Galiciens, les Hongrois, les Autrichiens, ou autres races européennes. Est-ce bien cela ?

Sir WILLIAM MULOCK : L'article 2 est une modification de l'article 1er de la loi primitive relative à la main-d'œuvre étrangère ; et si nous modifions un article de l'acte de 1897, l'amendement doit se rattacher à l'acte primitif, et être subordonné sous tous les autres rapports aux dispositions générales de cet acte. Or, l'article 9 de cet acte restreint son application aux pays ayant édicté une loi semblable.

L'acte de 1897 est ainsi conçu :

A dater de la sanction du présent acte, il sera illégal pour toute personne, compagnie, société ou corporation, de payer d'avance de quelque manière que ce soit, le transport, ou d'aider ou encourager en quoi que ce soit l'importation ou l'immigration d'aucun aubain ou étranger au Canada, en vertu d'un contrat ou d'une convention, verbal ou spécial, explicite ou implicite, passé ou fait avant l'importation ou immigration de cet aubain ou étranger, pour accomplir un travail ou un service de quelque genre que ce soit au Canada.

Puis, l'article 9 de cet acte prescrit que cette disposition sera mise en vigueur contre les pays seulement appliquant une loi d'exclusion de la main-d'œuvre étrangère à l'encontre des Canadiens.

Sir WILLIAM MULOCK : Ou qui en ont une dans leurs recueils de loi qu'ils ne mettent pas en vigueur.

M. CLARKE : C'est cela; je m'en vais lire l'article 9.

Le présent acte ne s'appliquera qu'à ceux des pays étrangers qui ont adopté et maintenu en vigueur, ou qui adopteront et maintiendront en vigueur des lois ou ordonnances d'une nature semblable à celle du présent acte et s'appliquant au Canada.

Maintenant, si l'article que nous considérons doit remplacer l'article 1er, et si l'article 2 ne peut être appliqué qu'à l'encontre des citoyens d'un pays ayant édicté et mis en vigueur une loi prohibitive de la main-d'œuvre étrangère à l'encontre du Canada, alors l'interdiction édictée par l'article 2 ne serait applicable qu'aux citoyens des Etats-Unis. Est-ce bien cela ?

Sir WILLIAM MULOCK : C'est bien cela. C'est le sens de l'acte de 1897.

M. CLARKE : Je ne suis autorisé à parler pour personne sur cette question; je ne parle qu'en mon nom. Je crois que les sociétés ouvrières ont des représentants ici particulièrement chargés de promouvoir leurs intérêt. S'ils sont satisfaits de la teneur de ces articles, je ne me propose pas de prendre le temps du comité à les discuter; je me contenterai de dire que ce n'est pas l'usage pour nous de faire une loi excluant des gens de même langue que nous et qui vivent virtuellement sous le même régime que nous-mêmes, tandis que nous admettons toutes les races de l'Europe et que nous leur permettons de venir faire concurrence à nos journaliers. Il semblerait qu'en vertu de la loi actuelle l'introduction de ce type d'ouvrier ne soit soumise à aucune restriction.

M. BARKER : Si je comprends bien l'article 2 du bill, il reproduit virtuellement une disposition qui se trouve déjà dans les statuts ; il ne fait qu'ajouter cinq ou six mots, qui me paraissent presque insignifiants et qui ne modifient l'acte que très peu, si peu, à mon avis, que si le bill ne renfermait pas d'autres articles, je doute que le ministre du Travail eût jamais songé à le présenter. Les mots ajoutés ont trait aux moyens par lesquels on aide ou encourage l'introduction au Canada de tout ouvrier des Etats-Unis—je dis " des Etats-Unis ", car ce pays est le seul auquel cette disposition est applicable. Les mots ajoutés sont les suivants :

Sous forme de promesse ou d'offre d'emploi.

Or la loi couvrait déjà ce cas, à mon avis. Il est vrai que les trois dernières lignes sont nouvelles, mais je ne sache pas qu'elles ajoutent rien à l'effet utile de la loi. Les voici :

Et l'entrée au Canada de tout étranger dont l'introduction ou l'immigration aura été aidée ou encouragée est par le présent acte prohibée.

Or, s'il est déjà déclaré illégal de faire venir des ouvriers, c'est une répétition que d'ajouter que cette importation est interdite, contraire à la loi. C'est là, si je comprends bien, la seule modification faite à la loi par

cet article ; le ministre du Travail me reprendra, si je me trompe. Quant à l'article 7, il n'a de rapport qu'à cet article 2. En fait, si le ministre du Travail rayait l'article 2 et l'article 7, nous nous trouverions exactement sous le régime établi par la loi de 1897 et modifié par la loi de 1901.

M. CLARKE : Virtuellement, le bill ne modifie pas la loi.

M. BARKER : Il ne la modifie pas sensiblement en ce qui regarde l'embauchage. Il ajoute simplement la " promesse ou l'offre d'emploi " à la liste des moyens qu'il est défendu de prendre pour induire les ouvriers à venir dans notre pays. Je ne sais trop si le ministre considère ce changement comme très important, mais à ce que je vois, c'est le seul qu'il fait à la loi, par son article 2. L'article 6 a un tout autre objet et le texte nous fait voir qu'il a pour but de mettre fin au système de déclarations fausses en vue d'attirer des ouvriers dans notre pays. Evidemment, l'article 6 s'applique non seulement aux Etats-Unis, mais à la Grande Bretagne et à toutes les parties du monde en dehors du Canada. Il a trait à un tout autre sujet que l'ancien article 9. Ai-je bien saisi le sens du projet de loi ?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui.

M. GALLIHER : Je partage entièrement les opinions exprimées par l'honorable député d'Hamilton (M. Barker). Prenez le paragraphe 1er de l'article 2 du projet de loi. Je ne pense pas que les mots ajoutés par ce paragraphe donnent une plus grande portée à la loi. Je suis d'avis que les mots " promesse ou offre d'emploi" sont compris dans les termes " contrat ou convention, verbal ou spécial, explicite ou implicite " ; mon opinion est assez arrêtée à cet égard. Comme mon honorable ami l'a déclaré, l'addition de ces mots ne modifie aucunement la loi. Considérons le reste de l'article, il établit une procédure par le moyen de laquelle il est loisible de faire venir des ouvriers de l'étranger, mais cette procédure est tellement gênante qu'elle n'est virtuellement d'aucune utilité. Ainsi, dans mon opinion, si l'article 2 tout entier, avec ses divers paragraphes, était supprimé, ce qui laisserait la loi, à cet égard, dans l'état où elle est aujourd'hui, aucun intérêt ne souffrirait, et nous serions en meilleure posture que si ce paragraphe était adopté.

M. PUTTEE : Je ne suis pas entièrement de l'avis de l'honorable député de Yale-Cariboo (M. Galliher) ; à mon avis le paragraphe 1er de l'article amplifie la loi. Nous avons ces mots : " Et l'entrée au Canada de tout étranger dont l'introduction ou l'immigration aura été aidée ou encouragée est par le présent acte interdite ". Suivant moi, c'est là quelque chose.

Il y a deux ou trois ans à peu près, je dus informer le département du Travail que deux pleins wagons d'Italiens avaient été expédiés de Boston au Canada où ils allaient entrer en contravention de notre loi relative à la main-d'œuvre étrangère, et je demandai qu'on les arrêtât. On me répondit que la procédure indiquée par la loi était de poursuivre les embaucheurs, mais que nous ne pouvions aux termes de cette loi empêcher ces immigrants d'entrer en Canada. Assurément c'est un avantage que la loi nous donne en nous permettant d'arrêter ces gens. Vous conservez votre recours contre les embaucheurs de main-d'œuvre étrangère. C'est là, à ce que je vois, la seule raison qu'on a eue de consigner ces mots dans l'article. Et si l'on met à effet l'idée exprimée dans un article ultérieur de nommer des fonctionnaires en vue de l'application de l'Acte, ce sera certainement leur devoir, quand il leur sera signalé des cas d'embauchage de main-d'œuvre étrangère, d'empêcher ces embauchés d'entrer au Canada.

M. BARKER : Comment ?

M. PUTTEE : En vertu, je présume, d'un règlement d'administration publique. Mais aux termes du présent acte, si le le comprends, il n'est pas interdit à ces ouvriers embauchés d'entrer au Canada. Nous ne pouvons nous en prendre qu'à leurs embaucheurs. L'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) a parlé de la portée générale de l'acte. Je ferai observer que, ces années dernières, j'ai assisté à d'innombrables réunions ouvrières dans tout le pays, et je n'ai jamais entendu aucun ouvrier approuver la politique de représailles énoncée dans l'acte relatif à la main-d'œuvre étrangère. La classe ouvrière n'est aucunement en faveur du principe de la revanche. Tout ce qu'elle désire voir figurer dans l'acte c'est l'interdiction de l'embauchage. Elle n'a pas pu faire reconnaître ce principe dans son intégrité, mais il se trouve partiellement énoncé dans le bill en discussion. Pour ma part, je crois que le ministre ferait bien de ne pas supprimer l'article 7, et d'abroger plutôt l'article 9 de la loi relative à la main-d'œuvre étrangère. Je n'ai jamais été en faveur de la politique de représailles. Je ne suis pas du tout entiché de l'idée que nous devrions laisser les autres pays légiférer pour nous. La classe ouvrière est hostile à l'embauchage de la main-d'œuvre étrangère. Elle ne s'oppose pas à ce qu'il nous vienne des immigrants pour prendre part à l'œuvre de développement de notre pays. Mais ce qu'elle condamne, et ce qu'elle a raison de condamner, car elle en a souffert pendant des années, c'est la pratique d'embaucher nombre d'ouvriers à l'étranger, gens qui, dans bien des cas, ne connaissent pas les conditions du marché ouvrier ici, mais qu'on fait venir pour remplacer ceux déjà établis au pays. Le présent bill apporte quelque soulagement.

M. J. D. REID : L'honorable député de Winnipeg (M. Puttee) vient de mentionné un cas que j'aimerais à voir élucidé. Il est à ma connaissance que des Italiens ont été

amenés, de la rive américaine du Saint-Laurent, à la ville de Prescott et employés à la place d'ouvriers canadiens. Si nous supprimons l'article 7 du bill, ces Italiens, à ce que je crois, ne seront pas considérés comme étrangers, puisque la loi n'est applicable qu'aux Etats-Unis. S'il se trouve un certain nombre d'Italiens sur la rive américaine, un embaucheur italien peut s'y rendre et les amener travailler à Prescott. Ils ne sont pas citoyens des Etats-Unis, et, si je comprends bien, ne seraient pas regardés comme étrangers aux termes de la loi. Et ce qui est vrai de Prescott, l'est également de tout le Canada. Qu'y a-t-il dans le présent bill pour empêcher cela ? Ou bien, supposez que ces gens se transportent directement de l'Italie à New-York, à la recherche d'emploi. Quelque agence ouvrière de New-York leur dira peut-être qu'il est possible de se procurer de l'ouvrage à Vancouver, à Toronto, ou en quelque autre ville du Canada ? Le présent acte les empêchera-t-il d'entrer ici ? D'après mon interprétation, l'article 7 est applicable seulement aux Etats-Unis, et toute personne venant de quelque autre pays ne saurait être regardée comme étranger aux termes du présent bill.

Sir WILFRID LAURIER : Il est étranger s'il n'est pas sujet britannique. Si un Italien venait des Etats-Unis——

M. J. D. REID : Mais s'il arrivait directement d'Italie, serait-il regardé comme étranger?

Sir WILFRID LAURIER : S'il n'est pas sujet britannique, il est étranger, quelle que soit sa provenance. Comme mon honorable ami de Winnipeg (M. Puttee) le disait, cet article a pour objet d'empêcher l'embauchage. Or, la loi prohibant l'embauchage est appliquée aux Etats-Unis, car, si je comprends bien, il n'y a pas eu lieu de légiférer en vue de mettre fin à l'introduction d'ouvriers d'aucun pays à part les Etats-Unis. En effet, il ne vient que fort peu d'ouvriers embauchés, s'il en vient même, d'autres pays que celui-là.

M. J. D. REID : Il en vient un grand nombre d'Italie.

Sir WILFRID LAURIER : Je crois que lorsqu'il arrive des ouvriers d'Italie, ils ne viennent pas en vertu d'un contrat d'engagement. Nombre de ces gens sont des terrassiers, et ils parcourent tout le continent à la recherche d'emploi. S'ils se transportent aux Etats-Unis, ils tombent sous le coup de la loi.

M. J. D. REID : Nombre d'Italiens viennent dans notre pays librement. Quand le Grand-Tronc-Pacifique sera en voie de construction, il est probable qu'ils nous arriveront par milliers pour faire concurrence aux ouvriers canadiens. Mais s'ils viennent sans avoir été embauchés, nous ne pouvons les empêcher d'entrer au pays.

M. R. SMITH : L'intention n'est pas d'empêcher l'immigration de cette nature. Nous ne voulons pas entraver les mouvements des immigrants libres qui se transportent au Canada à leurs propres frais. Ce à quoi nous nous opposons, c'est que des capitalistes canadiens engagent de la main-d'œuvre à l'étranger et la transportent ici dans ce but. Assurément, nous n'entendons pas nous opposer à l'immigration volontaire. Nous voulons bien laisser venir ceux qui soldent leurs propres frais.

M. WALTER SCOTT : Ne déclarez-vous pas que c'est une infraction d'inviter les gens à venir?

Sir WILFRID LAURIER : Ce n'est pas une infraction que d'inviter les gens à venir. C'est une infraction de les inviter à venir sous de faux prétextes, leur représentant qu'ils auront de l'ouvrage ici quand la main-d'œuvre n'est pas en demande.

M. R. SMITH : Il n'y a rien dans ce bill pour empêcher qui que ce soit d'inviter les mineurs à se transporter dans les mines de la Colombie Anglaise. La question est de savoir s'ils y trouveront de l'ouvrage une fois rendus. S'il était prouvé que leur embaucheur les a trompés, dans un but de gain personnel, il y aurait là violation de la loi. Mais ce n'est pas enfreindre la loi, et l'acte ne dit pas que c'est enfreindre la loi, pour qui que ce soit, de venir au Canada en pleine connaissance de cause.

M. SPROULE : Il s'en trouve un grand nombre qui nous viennent en connaissance de cause, qui n'ont pas été trompés, mais qui n'en prennent pas moins la place de nos gens. Les unions ouvrières se sont déclarées fortement hostiles à cette pratique.

M. R. SMITH : L'honorable député fait erreur. Il n'est personne qui vienne au Canada pour prendre la place d'un autre. S'il le fait, cette circonstance seule montre bien qu'il a été trompé.

M. SPROULE : Mais l'ouvrier n'est pas trompé. On lui représente que certaines classes d'artisans trouvent facilement de l'emploi au Canada. En arrivant ici, ces gens constatent qu'il y a des vacances dans certains ateliers. Il peut y avoir des grèves, mais ils n'en savent rien, et ils se mettent à l'ouvrage dans ces ateliers. Des cas de cette nature se sont produits à Toronto, et c'est à quoi les unions ouvrières s'opposent.

M. GALLIHER : Le principal grief des unons ouvrières, d'après les conversations que j'ai pu avoir avec leurs membres, c'est qu'on fait une peinture fausse aux ouvriers étrangers des conditions du marché du travail au Canada. Certaines gens sont même allés dans quelques cas jusqu'à affirmer qu'il ne sévissait pas de grève au moment même où il en sévissait une.

C'est cette pratique que les unions ouvrières condamnent et à juste titre, à mon point de vue; et c'est en vue d'y mettre fin que l'article 6 est proposé. Un individu

au Canada qui, de lui-même, répand au loin des informations inexactes peut être poursuivi au terme du présent acte. Il est impossible d'atteindre à l'étranger les gens qui se rendent coupables de ces actes; mais vous pouvez les atteindre au Canada, quels que soient leurs moyens d'action. En vue de ce que j'ai dit auparavant, et en vue de ce qu'a déclaré l'honorable député d'Hamilton, je suggèrerais de nouveau au ministre du Travail de rayer l'article 2 en entier.

M. J. D. REID : En réponse à l'honorable député de Vancouver (M. Smith), je ne voudrais pas qu'on se figurât que je m'oppose à ce que nous recevions des immigrants; mais je ne veux pas de la classe d'Italiens qu'on rencontre dans notre région. Des observations de l'honorable député, je tire la conclusion qu'il est très consentant d'admettre cette classe de gens au Canada pour faire concurrence aux ouvriers de notre pays. Nous n'avons rien à dire contre les immigrants des Iles-Britanniques, mais nous ne voulons pas de tous ces Italiens qui ne sont pas de bons citoyens, nous ne voulons pas qu'on les amène au Canada pour faire concurrence aux ouvriers de notre pays.

M. R. SMITH : L'honorable député parle de faire venir les gens ici, ce qui suppose qu'il y a eu embauchage. Moi, je parle de gens qui viennent volontairement, d'eux-mêmes. Je prétends que vous ne pouvez rien faire à leur encontre. Ce qu'il nous faut, c'est une loi interdisant l'embauchage.

M. SPROULE : Si je comprends bien, l'honorable député affirme que les unions ouvrières ne s'opposent pas à l'entrée d'immigrants au Canada. Voici une déclaration de M. Alfred Jury, de Toronto, membre d'une union ouvrière, et aujourd'hui agent d'immigration en Angleterre, et que l'honorable député connaît très bien, j'imagine.

M. R. SMITH : Je l'ai déjà rencontré, c'est tout.

M. SPROULE : Voici ce que M. Alfred Jury aurait dit à cette réunion de Toronto :

Il déclara que les gens à qui les unions ouvrières devraient s'attaquer, c'étaient Léopold, Graeme, Hunter et autres à l'emploi des compagnies de transport. Les unions ouvrières devraient aussi tenir les journaux anglais bien renseignés quant aux conditions de notre pays. Le discours fut suivi d'une discussion animée, et M. W. T. R. Preston fut critiqué à cause de ses déclarations exagérées au sujet de notre pays.

En résumé, ils s'attaquèrent à M. Preston, agent d'immigration de notre gouvernement en Angleterre, et ils recommandèrent que cette attaque fût poursuivie jusqu'à ce que M. Preston eût été destitué. Assurément, l'honorable député de Vancouver ne peut être le porte-parole des unions ouvrières ou sinon, cette nouvelle doit être inexacte. Je l'emprunte au " Star " de Montréal, de ce soir, et je le crois exact. L'honorable député de Vancouver a tort ou raison, s'il a raison, les unions ouvrières ont tort; mais je préfère croire que celles-ci ont raison, et qu'il a tort, bien qu'il prétende parler en leur nom.

M. R. SMITH : Les noms mentionnés par M. Jury sont ceux des représentants du bureau de placement gratuit dans la métropole ; et son grief contre M. Preston c'était qu'à son idée il avait encouragé ces gens qui envoient des immigrants dans notre pays sur des affirmations trompeuses, la pratique même dont je me plains. Ils sont embauchés en Angleterre, et envoyés sur la foi d'indications fausses, comme l'ont été ces ouvriers venus à Toronto, et dont a parlé l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke), l'autre jour. C'est là la pratique que je condamne. M. Jury critiquait les actes de trois agents d'immigration qui avaient envoyé ces gens.

M. SPROULE : Preston fut critiqué à cause de ses déclarations exagérées. Ce n'est pas Jury qui le critiquait, mais les unions ouvrières.

M. R. SMITH : Qui est-ce qu'elles critiquaient ?

M. SPROULE : Elles critiquaient Preston. Jury ne critiquait pas Preston, mais Stewart, Léopold et les autres. Les unions ouvrières critiquaient Preston qui était l'agent d'immigration du gouvernement; et pourtant l'honorable député affirme que les unions ouvrières ne sont pas opposées à l'immigration.

M. PUTTEE : Qu'on me permette d'expliquer comment cela se fait, et quel est le grief des ouvriers contre Preston, à Toronto, Winnipeg, et autres villes. On lui reproche de répéter les déclarations faites par ces autres agents en Grande-Bretagne, et par conséquent, de les revêtir du sceau officiel.

M. SPROULE : D'après les unions ouvrières alors, le gouvernement devrait rappeler Preston.

M. PUTTEE : Je crois bien.

M. R. SMITH : Mais d'après votre déclaration, les unions ne sont pas opposées à la politique générale de l'immigration du gouvernement, et c'est ce que je dis.

M. SPROULE : Elles sont opposées à l'individu qui conduit la besogne et qui cherche à la conduire suivant ses propres lumières.

M. SCOTT : Il me semble que cette législation est très draconienne, et avant d'agréer certaines de ses dispositions d'une manière finale, j'aimerais qu'on m'expliquât un peu mieux quel en sera l'effet. Par le sous-paragraphe 1er de l'article 2, il est déclaré illégal pour qui que ce soit d'aider ou d'encourager l'introduction ou l'immigration d'aucun étranger au Canada par le moyen de promesse ou d'offre d'emploi. Le ministre me

permettra de lui soumettre un cas. Dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest la production du blé a atteint une telle importance qu'il nous faut durant les récoltes de 15 ou 30 mille ouvriers de ferme. Jusqu'à présent, nous nous sommes assurés ces ouvriers dans l'est du Canada ; mais bientôt la récolte du blé dans l'Ouest aura pris de telles proportions qu'il sera impossible pour les cultivateurs de cette région de se procurer le nombre voulu d'ouvriers de ferme dans notre propre pays, et il nous faudra en faire venir un certain nombre des états américains de l'Ouest. Il semblerait que, d'après ce paragraphe, ce soit un délit pour un colon de l'Ouest d'écrire dans les états de l'ouest de la république voisine et d'inviter des ouvriers de ce pays à venir faire les récoltes chez nous. C'est là simplement un exemple, et j'aimerais à savoir s'il est possible de faire une exception couvrant un cas de cette nature.

M. J. D. REID : L'honorable ministre ne répond pas, et il me semble que la question en est une qui mérite une réponse. Toutefois, puisqu'il ne veut pas répondre à la question qui lui pose un de ses propres partisans, il se peut qu'un membre de l'opposition soit mieux traité. N'est-il pas vrai que l'article 7 a pour effet de rendre cet acte applicable seulement à l'encontre des Etats-Unis ?

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne vois pas ce qui embarrasse mon honorable ami à cet égard. Je pensais que l'honorable représentant d'Hamilton (M. Barker) avait tiré la question parfaitement au clair. Quelle est l'objection de l'honorable député ?

M. J. D. REID : A mon avis, ce projet de loi ne s'appliquera qu'à l'encontre des Etats-Unis, et reste à savoir comment il fonctionnera relativement aux ouvriers italiens. Dans mon comté, on a fait venir plusieurs centaines d'Italiens, pour faire concurrence à nos nationaux.

Sir WILLIAM MULOCK : D'où les a-t-on fait venir ?

M. J. D. REID : De Montréal et de New-York. Comment réussirons-nous à protéger nos ouvriers canadiens contre cette classe inférieure d'Italiens qui viennent les concurrencer ? Nos nationaux sont réellement à la merci des entrepreneurs ; car on fait venir une foule d'Italiens et on les occupe aussi aux travaux de l'Etat. Le ministre a eu bien soin de ne rendre ce projet de loi applicable qu'aux chemins de fer ; car il ne s'applique ni aux canaux ni aux ports. Or, dans tous les ports, de Vancouver à Halifax, le gouvernement fait exécuter nombre de travaux et le projet de loi en question ne s'appliquera pas aux ouvriers occupés à ces travaux, et qui sont, pour la plupart, Italiens. Si on les emploie à ces travaux, c'est qu'ils ne demandent que la moitié des gages accordés aux sujets britanniques. Je tiens à savoir si l'on veut employer ces étrangers au détriment de nos nationaux. Au nom des ouvriers canadiens, je tiens à protester contre une loi qui tourne virtuellement à leur détriment. Je voudrais être en mesure de dire aux ouvriers de mon comté que nous avons inscrit dans notre code de lois une mesure législative qui obviera à la concurrence des ouvriers italiens. Sinon, force me sera bien de leur déclarer que le gouvernement a établi une loi qui aboutit à l'avortement.

Sir WILLIAM MULOCK : Je suis extrêmement flatté de constater que l'honorable député s'est rallié à mon avis. Il y a quelques heures à peine, il se demandait avec inquiétude si le gouvernement voulait imposer cette mesure de force, avant la fin de la session. Maintenant il veut qu'elle soit adoptée.

M. J. D. REID : Le ministre a saisi le parlement de ce projet de loi le 28 juillet, et c'est la première fois que nous en sommes en lieu de le discuter. Après avoir présenté son bill, le ministre lui a fait subir une transformation complète, en rayant l'article 7. Il me refuse le privilège de consulter les intéressés, l'union ouvrière qui a son siège dans la ville que j'habite. Voilà quatre mois que le ministre aurait dû présenter ce projet de loi, et il nous demande aujourd'hui de lui prêter main forte pour imposer de force cette mesure. J'ai toujours été partisan de mesures tendant à favoriser les intérêts de la classe ouvrière, et si le projet de loi en discussion tend réellement à avancer les intérêts des ouvriers, je l'appuierai de grand cœur ; mais je ne veux pas coopérer à l'adoption d'une loi qui n'est qu'un trompe-l'œil. Si, plus tard, les ouvriers me demandent pourquoi je n'ai pas adjuré le gouvernement de réexpédier ces Italiens dans leur pays, il faudra me contenter de leur dire, pour toute réponse, que ce projet de loi est sans valeur aucune. Si le ministre veut assurer la responsabilité d'imposer l'adoption de ce projet de loi, il va sans dire que je suis impuissant à l'empêcher ; mais qu'il soit bien compris qu'en m'opposant à ce bill, je ne veux nullement lui donner le coup de grâce, dans le but de porter atteinte à la main-d'œuvre canadienne ou de faire tort à nos nationaux. Non, je tiens seulement à ce qu'on établisse une loi protégeant réellement la main-d'œuvre canadienne.

Sir WILLIAM MULOCK : Quel genre de loi l'honorable député veut-il donc adopter ? Il est possible que le projet de loi à l'étude ne réalise pas parfaitement l'objectif visé. Il n'y a pas de législation parfaite, et toute bonne mesure législative est la résultante d'une évolution graduelle. Les honorables députés tiennent-ils à adopter une mesure qui réponde aux vœux légitimes du comité ou bien veulent-ils renvoyer cette mesure à la prochaine session ?

M. J. D. REID : Si je ne me trompe, le projet de loi en discussion n'est qu'un calque

de la loi existante. Je veux l'adoption d'une mesure législative qui protégera réellement la main-d'œuvre nationale, car le projet de loi en discussion n'est qu'un leurre, un trompe-l'œil. Le projet de loi en délibération ne réalisera pas de meilleure réforme que celle effectuée par le projet de loi inscrit dans notre code de lois.

Sir WILLIAM MULOCK : Est-ce là ce qui motive l'opposition de l'honorable député ?

M. J. D. REID : Je m'oppose à l'adoption du projet de loi, parce que c'est un leurre et qu'on cherche à en imposer à la classe ouvrière.

Sir WILLIAM MULOCK : Je saisis votre pensée.

M. J. D. REID : Voilà pourquoi le ministre devrait mettre les députés en lieu d'étudier cette mesure. Après une délibération convenable et un échange de vues entre les deux côtés de la Chambre, j'en suis convaincu, il serait possible d'établir une loi répondant parfaitement aux vœux de toute la députation, à ceux des unions ouvrières et de nos populations ouvrières. C'est là, d'ailleurs, ce que tout le monde, le ministre et les députés ont à cœur de réaliser. Quant au projet de loi en discussion, il ne serait qu'une source d'embarras et les ouvriers n'en retireront aucun bénéfice. Voilà ce qui me pousse à demander que cette mesure soit renvoyée à la prochaine session. En justice pour les unions ouvrières, le ministre ne devrait pas nous demander d'adopter avec précipitation, et sans mûre délibération, un projet de loi que la Chambre n'a pas encore eu le temps de discuter. Il est entendu que la prorogation aura lieu demain ou lundi ; or, il nous est impossible de discuter cette mesure et de lui faire subir les modifications voulues, dans l'intérêt de nos classes ouvrières.

Sir WILLIAM MULOCK : Il va sans dire que je me garderais bien de demander à l'honorable député de prêter son appui à une mesure qui, à son avis, n'est qu'un leurre, un trompe-l'œil. Je me flattais de l'espoir qu'il me porterait son appui, pour faire adopter ce projet de loi. Le bill en discussion a été distribué lundi dernier et il a été présenté à la Chambre vendredi dernier. J'ai, alors, donné quelques courts éclaircissements sur les principales dispositions de ce bill. Il a été imprimé samedi et j'ai prié l'imprimeur du roi d'en transmettre au chef de l'opposition une cinquantaine d'exemplaires, afin qu'il les distribuât à ses partisans. Il n'eût guère été facile à l'honorable député d'en obtenir un exemplaire le samedi ; car, de fait, le bill a été distribué le lundi. Le comté que représente l'honorable député est presque à la porte de la capitale et on y accède dans quelques heures. Puisque ses commettants sont si intéressés à cette mesure, il aurait bien pu tenter quelque effort pour se consulter à ce sujet avec eux. Quoi qu'il en soit, vu la multiplicité de ses devoirs, il est possible qu'il ait été dans l'impuissance de s'aboucher avec ses électeurs, et j'aime à croire qu'il a obéi à d'excellents motifs, en ne le faisant pas.

Parmi les dispositions de ce projet de loi, il en est quelques-unes qui s'imposent à notre approbation, tandis que d'autres rencontrent une vive opposition, tant au sein du pays que dans cette enceinte législative. Dans la mesure du possible, vu l'heure avancée de la session, je désire, à tout événement, faire adopter les dispositions dont tout le monde reconnaît l'excellence. Je me garderai bien de créer un sentiment d'hostilité contre ce projet de loi, en cherchant à l'imposer de force ; mais à mon avis, il y a trois dispositions maîtresses qui ne sauraient soulever le débat et auxquelles tout le monde, je l'espère, se ralliera. Il s'agit de l'article 6 et de l'article 8 se rattachant aux chemins de fer, puis de l'article 10 statuant sur l'expulsion des immigrants inadmissibles. L'honorable député m'a fait un chaleureux appel. En présentant le bill, j'ai fait une observation que le député d'Hamilton (M. Barker) a également formulée au cours de sa harangue. J'attache fort peu d'importance aux mots qu'on veut ajouter au paragraphe 1er de l'article 2. A mon avis, ces mots n'ajoutent guère de force à l'article primitif, et si nous les avons inscrits au bill, c'est que la loi des Etats-Unis est ainsi rédigée. Cette dernière loi ayant été modifiée, il nous a semblé utile de marcher sur les brisées de nos voisins, puis d'ajouter au texte de notre propre amendement quelques autres dispositions de nature rémédiatrice. Cependant, pour me rendre aux vœux exprimés, je propose la radiation de l'article 2. Dans cette mesure-là même, je me range à l'avis de l'honorable député. Voilà qui est parfaitement raisonnable, n'est-ce pas ?

M. J. D. REID : Oh, oui, c'est parfait. Dès le début, j'ai tenu à bien définir mon attitude : je ne suis nullement hostile au projet de loi en discussion. Mon seul objectif, c'est d'obtenir l'insertion d'une disposition tendant à interdire l'entrée du pays à cette classe inférieure d'ouvriers italiens ; mais je n'ai pas eu le temps d'élaborer un article dans ce sens.

Sir WILLIAM MULOCK : Il faudrait nous borner à ce qu'il est possible d'obtenir, cette session-ci, quitte à remetttre à plus tard l'étude des autres questions.

Je propose la radiation de l'article, ce qui entraîne celle du paragraphe.

M. T. I. THOMPSON : Il y a quelque temps, le député de Lincoln (M. Lancaster) a présenté un bill tendant à protéger nos nationaux qui exploitent leur industrie sur les Grands Lacs, à titre de capitaines et de seconds. Aux Etats-Unis, il existe une loi interdisant à tout Canadien la direction d'un navire américain ou l'exercice de la charge de capitaine ou de second sur un navire amé-

ricain, à moins qu'il ne soit naturalisé citoyen des Etats-Unis. Les Américains, toutefois, peuvent remplir pareille charge au Canada, tout en se déclarant citoyens américains. Le ministre du Travail pourrait-il nous dire si le projet de loi en discussion protégera les citoyens canadiens en pareille matière ?

Sir WILLIAM MULOCK : L'article 1er de la loi relative à la main-d'œuvre étrangère interdit l'entrée au pays d'étrangers engagés en dehors du pays, s'ils viennent d'un pays où existe une loi similaire. Voilà la disposition qui s'applique d'une façon uniforme, et si ces immigrants sont introduits au pays, après avoir été engagés à l'étranger, le contrevenant est passible des peines décrétées par le statut.

M. T. I. THMOPSON : Le ministre n'a pas répondu à ma question. Existe-t-il une disposition, dans cette loi, qui empêche des Américains de diriger les navires canadiens, tant que les Canadiens sont exclus de la direction des navires américains ?

Sir WILLIAM MULOCK : J'ai donné toutes les explications voulues.

M. CLANCY : La question est forte simple. Le ministre élude la question, en disant que la loi ne s'applique qu'aux immigrants admis au pays, après avoir été engagés à l'étranger. La question posée par mon honorable collègue est celle-ci : Le projet de loi dont le ministre est l'auteur autorise-t-il les étrangers, qu'ils résident oui ou non, au Canada, à diriger des navires canadiens, tandis que les Canadiens, allant aux Etats-Unis, ne sont pas autorisés à diriger des navires américains ? Le ministre aurait dû avouer qu'il ne vise nullement à établir pareille disposition. Un mot maintenant au sujet de l'heure tardive choisie par le ministre, pour présenter ce projet de loi d'une si grande importance. Au cours de cette session de cinq mois, le ministre a eu amplement le temps de présenter cette mesure, puis quand il la présente à une heure aussi tardive, il reproche au député de Grenville (M. Reid) de s'être absenté de la Chambre, au lieu de se faire acte de présence ici pour discuter ce bill aux derniers moments de la session. Le ministre le sait, les députés se sont trouvés dans l'impuissance de consulter leurs commettants. Il est tout à fait impossible de distribuer ce projet de loi parmi les populations ouvrières et autres intéressés, afin qu'elles puissent l'étudier. Le ministre a saisi la Chambre de ce bill à un moment où il savait parfaitement qu'elle se trouvait dans l'impuissance de l'étudier à fond. Il nous dit qu'il a proposé la radiation de l'article 2, la disposition maîtresse du projet de loi, et il conserve l'article 6, disposition absolument inutile et impraticable. S'il y a des individus qui méritent la pénalité imposée par le bill, c'est le ministre de l'Intérieur lui-même, ce sont les agents d'immigration qui admettent ces immigrants au pays. Dans toutes les réclames faites au Canada, on déclare qu'il y a abondance de main-d'œuvre pour tout le monde.

Sir WILLIAM MULOCK : Cela viendra plus tard.

L'article, ainsi amendé, est adopté.

Sir WILLIAM MULOCK : Ce qui nécessite l'établissement de l'article 3, c'est la présence du paragraphe 1er de l'article 2. Je désire amender l'article 3 de la loi primitive, dans le sens que j'ai indiqué, aujourd'hui même. Dernièrement, il a été rendu un décision judiciaire portant que le mot "sachant," dans l'article 3, doit être interprété littéralement et qu'il est impossible de condamner un prévenu, à moins qu'il n'ait transgressé la loi, en connaissance de cause. J'ai cité au comité un exemple bien connu. A mon avis, ce jugement ne s'imposerait pas à l'approbation de la plupart des avocats. Cependant, les magistrats ou autres fonctionnaires qui appliquent cette loi n'en saisissent pas bien la teneur, il me paraît préférable de définir bien clairement le sens du mot "sachant". Je propose donc d'amender l'article 3 par la radiation du mot "sachant" et par l'insertion après le mot "Canada" dans la septième ligne, des mots qui suivent :

Sachant ou ayant des motifs raisonnables de croire que la personne ainsi introduite est un étranger.

M. CLARKE : Je tiens à savoir du ministre si cet article est d'application générale, ou bien si, comme l'article que nous venons de rayer, il ne s'applique qu'à l'introduction au pays de citoyens américains.

Sir WILLIAM MULOCK : Quand on apporte un amendement à un article de la loi sur la main-d'œuvre, il faut l'interpréter d'après le texte de la loi primitive ; et par conséquent, l'amendement proposé ici ainsi que l'article modifié doivent s'intepréter, comme s'ils faisaient partie de la loi primitive.

M. CLARKE : La pénalité en question ne sera appliquée qu'à ceux qui introduisent au pays des citoyens américains.

Sir WILLIAM MULOCK : Ceux qui amènent au pays des étrangers venant des Etats-Unis.

M. CLARKE : Si je ne me trompe, les deux articles ne doivent s'appliquer qu'à l'encontre d'un pays où est en vigueur une loi sur la main-d'œuvre étrangère dirigée contre le Canada.

Sir WILLIAM MULOCK : Oui.

M. CLARKE : Alors, ces deux articles ne s'appliqueront qu'à l'encontre des citoyens américains.

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne voudrais pas l'appliquer.

M. CLARKE : Toutes les autres catégories d'étrangers pourront entrer au pays.

Sir WILLIAM MULOCK : La loi ne mentionne pas les citoyens américains. Elle ne s'applique qu'aux étrangers.

M. BARKER : En fait, la loi ne s'appliquera qu'aux Etats-Unis.

Sir WILLIAM MULOCK : Elle ne s'appliquera qu'aux Etats-Unis comme pays, mais elle s'appliquera à tout étranger venant des Etats-Unis.

M. CLANCY : Le ministre devrait dire au comité s'il se propose de rayer l'article 7 ; car s'il demeure inscrit au projet de loi, celui-ci aura une tout autre portée. Si le ministre raye l'article 7, alors les étrangers venant de tous les pays où il n'y a pas de loi sur la main-d'œuvre étrangère applicable à l'encontre du Canada, pourront entrer au pays, à leur gré.

Sir WILLIAM MULOCK : L'honorable député s'est sans doute absenté de la Chambre aujourd'hui. Cette question a été longuement discutée. La loi sur la main-d'œuvre étrangère est applicable aux pays qui ont adopté une loi similaire. Elle est d'application aussi générale que la proposition le suggère. Nous n'élargissions pas le champ de son application.

M. CLANCY : Je le regrette. La loi de la main-d'œuvre étrangère inscrite dans notre code de lois est fort injuste envers les populations ouvrières au Canada. Je sais qu'on introduit au pays des Belges à la faveur de la loi de la main-d'œuvre étrangère, et cela en toute liberté. On voit ces immigrants entassés dans des chambres d'une dizaine de pieds carrée, ils vivent dans un état de malpropreté indigne d'êtres civilisés, et c'est à ces immigrants que nos nationaux doivent faire concurrence sur le marché du travail, eux qui portent toute la responsabilité que comporte le titre de citoyen canadien, et sont obligés de pourvoir à leurs besoins et à ceux de leurs familles. Il importe de fermer les portes à tous ceux qui ne répondent pas au type de citoyens que nous voulons pour le pays. Il est regrettable que le ministre n'ait pas amendé la loi à cet égard. A mon avis, l'amendement le plus important et celui qui répondrait davantage aux vœux des ouvriers, serait une disposition législative qui bannirait du pays les étrangers de tous les pays appartenant à cette classe d'immigrants inadmissibles. S'il faut absolument admettre au Canada des immigrants engagés à l'étranger, sachons, au moins, choisir de deux maux le moindre et donner accès au pays à la classe la plus recommandable. Admettons au pays des immigrants que feront concurrence à nos nationaux sur un pied d'égalité: des gens qui ayant grandi à l'ombre d'institutions semblables aux nôtres et sous une forme de gouvernement similaire à celle qui nous régit, des gens dont les habitudes sociales se rapprochent de celles de notre peuple. Si le ministre ne rétablit pas l'article 6, le pays en éprouvera une vive déception. Il est encore temps que le ministre revienne sur sa décision.

M. GALLIHER : Adopter l'avis ouvert par le député de Bothwell reviendrait, en dernière analyse, à établir des dispositions législatives dirigées contre tous les pays et ce serait les inviter à adopter des lois similaires qu'ils dirigeraient contre le Canada, à titre de représailles.

M. CLANCY : L'honorable député est-il d'avis qu'il faille exclure du pays toutes ces catégories d'immigrants inacceptables qui viennent au pays faire concurrence à nos nationaux ?

M. GALLIHER : Accepter l'avis de l'honorable député ce serait expulser du Canada et fermer les portes du pays aux immigrants, tout simplement parce que ce sont des Italiens, venus ici librement à leurs propres frais.

M. CLANCY : Je nie le fait.

M. GALLIHER : Je l'affirme. Voilà, en dernière analyse, à quoi aboutirait la proposition de l'honorable député. Ce serait bannir du pays les immigrants venant de leur propre gré, des Etats-Unis, chercher ici du travail. Il n'est pas une seule société ouvrière au Canada qui ait demandé au parlement d'adopter pareille loi.

M. CLANCY : L'honorable député répond à une objection que je n'ai pas soulevée. La loi, je le répète, doit interdire l'entrée du pays aux immigrants engagés au dehors, tout en laissant pleine et entière liberté aux autres immigrants de venir se fixer au pays.

M. GALLIHER : Que veut dire l'honorable député, quand il affirme que le gouvernement devrait adopter une loi tendant à fermer les portes du pays à une classe inacceptable d'immigrants, aux Italiens, par exemple, qui viennent faire concurrence à nos nationaux ? Pareille loi interdirait l'accès du pays aux étrangers, soit qu'ils y viennent après s'être engagés, soit qu'ils y viennent librement.

M. LANCASTER : La loi, dans son ensemble, s'applique aux immigrants venant au pays, après avoir été engagés à l'étranger.

M. GALLIHER : Je connais la teneur de la loi. Pour le moment, je réponds à l'objection de l'honorable député.

M. CLANCY : Je n'ai rien affirmé dans ce sens.

M. GALLIHER : Je ne tiens pas à dénaturer la pensée de l'honorable député.

M. CLANCY : C'est précisément ce que vous faites.

M. GALLIHER : Le député de Grenville (M. Reid) a aussi soulevé cette objection et

je lui réponds en même temps. Je veux maintenant tourner mon attention vers le député de Grenville.

Je le répète, il importe d'établir une loi empêchant tout immigrant des Etats-Unis de venir chercher de la main-d'œuvre au pays.

M. LANCASTER : S'il est engagé à l'étranger.

M. GALLIHER : Non. Le député de Grenville est allé plus loin, il a dit n'est-il pas possible d'empêcher les Italiens de traverser la frontière et de venir faire concurrence à nos nationaux ?

M. J. D. REID : Ils viennent toujours ainsi, après avoir été engagés à l'étranger.

M. GALLIHER : Eh bien, il faut réprimer cet abus. Quant aux Italiens, il faut repousser une certaine catégorie d'immigrants de cette nationalité, tout à fait inadmissibles. Il y a nombre d'Italiens dans la Colombie Anglaise, dans le district que je représente. Un mot au sujet des occupations de ces gens. Nombre d'entre eux sont sujets britanniques, étant établis au pays depuis nombre d'années. Quelques-uns exercent le commerce, d'autres l'industrie agricole ; un bon nombre sont cantonniers et remplissent d'autres emplois sur les chemins de fer. Voilà une classe de citoyens qu'il ne faut pas ranger dans la catégorie des inadmissibles. Je ne puis donc permettre qu'on stigmatise ainsi les Italiens, sans faire observer à la Chambre que dans mon propre district, il y a nombre de représentants très respectables de cette nationalité.

M. CLANCY : L'honorable député (M. Galliher) fait, sans doute, allusion à ce que j'ai dit au sujet des Belges. Il en conviendra, les députés de la gauche sont passablement renseignés sur la teneur de la loi actuelle. Cette loi est dirigée contre les immigrants qui viennent au pays après avoir été engagés à l'étranger. Je sais, de science certaine, qu'on a admis au Canada un grand nombre de Belges, après les avoir engagés dans leur propre pays. A mon avis, ce sont des immigrants inadmissibles. Si Je demande que ces immigrants soient repoussés du pays, qu'on me comprenne bien, ce n'est pas à leur nationalité même que je m'attaque. Il faut tenter l'impossible pour fermer les portes du pays à ces immigrants engagés à l'étranger, peu importe le pays d'origine, peu importe si ce pays a, oui ou non, établi une loi relative à la main-d'œuvre similaire à la nôtre. L'article en question devrait être rédigé de façon à atteindre cet objectif.

GALLIHER : Que l'honorable député se reporte à l'article 10 du projet de loi en discussion, et il constatera que cette disposition répond, dans une certaine mesure, aux besoins qu'il nous a signalés. Il existe déjà une loi tendant à réprimer cette immigration et l'article en question l'accentue encore davantage. Ainsi cet article décrète que l'entré du Canada est interdite aux idiots, aux aliénés, aux indigents, aux personnes aptes à devenir à charge au public, les mendiants de profession, les individus qui sont affligés d'une maladie repoussante ou de maladie infectieuse de nature dangereuse, les anarchistes, les individus qui professent ou prêchent le renversement, par la force ou la violence, de l'autorité constitutionnelle, de toute forme du droit, ou l'assassinat des fonctionnaires publics.

M. J. D. REID : Dans mon comté, il y a des immigrants de ce genre. On y a introduit environ 30 Syriens venant de Prescott, et ils sont encore là aujourd'hui, habitant tous une seule maison. Voilà les immigrants qui font concurrence à la main-d'œuvre canadienne.

M. SCOTT : Est-ce que les travailleurs canadiens chôment ?

M. J. D. REID : Les travailleurs canadiens ont été forcés de quitter la ville, précisément en raison de la concurrence de ces Syriens et d'un groupe d'Italiens qui sont venus s'y fixer. Nos nationaux ne peuvent lutter avec cette catégorie de travailleurs.

M. LOGAN : Ces Syriens ont-ils été engagés à l'étranger ?

M. J. D. REID : Un Syrien apprend d'un entrepreneur qu'il a besoin d'une vigtaine ou d'une trentaine de journaliers, et il va les engager à Montréal. En pareilles circonstances, l'entrepreneur n'est pas coupable de contravention à la loi.

M. LOGAN : Comment pouvez-vous empêcher cet entrepreneur de faire venir ces ouvriers de Montréal ?

M. J. D. REID : Nous pouvons, au moins, interdire l'entrée du pays à ceux engagés à l'étranger. Qu'il soit bien compris que je ne m'oppose nullement à l'admission des immigrants venant d'Italie ou de toute autre pays. Ce que je condamne, c'est l'introduction de cette classe inférieure de journaliers qui viennent faire concurrence à nos nationaux. Le député de Yale-et-Caribou (M. Galliher) nous a donné lecture de la liste des catégories d'immigrants auxquels est interdite l'entrée du pays, sous l'empire de l'article 10. Or, à mon avis, cet article n'exclut pas les immigrants en question. Bien qu'ils ne figurent pas parmi les catégories inacceptables désignées dans l'article, on ne saurait les ranger dans la classe des bons citoyens.

M. SCOTT : Le député de Bothwell (M. Clancy) a suggéré le moyen de faire droit à la demande de mon honorable collègue (M. J. D. Reid). Il veut que la loi de la main-d'œuvre étrangère s'applique à l'encontre de tous les pays. Pour mon propre compte, je m'oppose carrément à pareille proposition. Il y a sept ans à peine que le parlement

adoptait sa première loi sur la main-d'œuvre étrangère. Quand il s'est agi d'adopter cette loi, il a fallu présenter une excuse à laquelle tous les députés et tout le pays ont acquiescé : c'est une loi semi-barbare, s'est-on écrié, et la raison d'être de son adoption, c'est que les Etats-Unis ont établi pareillle loi et l'appliquent à l'encontre des Canadiens. A mon avis, il se débite force insanités, et on dirait qu'il règne une sorte d'affolement, tant au parlement que dans le pays, au sujet de cette question de l'immigration étrangère. Examinons la situation du pays. J'ose affirmer, sans crainte de contradiction, que virtuellement, le seul obstacle qui s'oppose à notre développement matériel aujourd'hui, c'est le manque de population. Notre pays est doté de ressources naturelles qui font l'envie de tous les autres pays, et je le répète, le seul obstacle au développement de ces richesses, c'est le manque de population. Nous sommes à peine 6,000,000 d'âmes dans cet immense pays où une population de 16,000,000 d'âmes ne créerait guère plus d'impression que la population actuelle. Le pays est capable de nourrir 60,000,000 d'habitants, et, cependant, en prêtant l'oreille aux débats qui ont eu lieu dans cette Chambre, au cours de cette session et des sessions précédentes, ou en lisant les articles de rédaction de nos journaux quotidiens, ou encore en écoutant ce qui se dit à tous les coins de rue, l'observateur impartial serait loin de soupçonner la réalité de la situation que je viens de décrire. La moitié de la session actuelle et de la dernière session a été consacrée à l'élaboration de mesures tendant à interdire aux étrangers l'accès du pays. Une des lois que nous avons adoptées à l'encontre d'une de ces classes d'immigrants, les frappe d'une taxe de $500.

Cependant une des principales entraves à notre progrès, c'est le manque de main-d'œuvre, dans toutes les parties du pays. En Nouvelle-Ecosse, dans les provinces de Québec et d'Ontario, c'est la même clameur que l'on entend, le même grief que tout le monde formule. Dans toute l'étendue d'Ontario, les cultivateurs nous disent qu'il leur est impossible de se procurer des ouvriers agricoles. Dans l'Ouest, il y a des millions d'acres de terres arables, d'une fertilité incomparable, qui restent improductives, faute de population. En Colombie Anglaise, des gisements miniers, d'une incomparable richesse, demeurent inexploités, faute de main-d'œuvre. Et en présence d'une telle situation, nous consacrons un temps précieux à chercher les moyens de dévier de notre pays le flot de l'immigration et à éloigner ainsi ceux qui pourraient coopérer avec nous au développement de nos ressources.

M. SPROULE : Et nous dépensons huit ou neuf cent mille dollars par année, pour attirer au pays l'immigration.

M. SCOTT : Comme l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) le fait observer, d'autre part, nous dépensons des centaines de mille dollars, pour engager les étrangers à venir se fixer au pays. L'honorable député, sans doute, ne condamne pas cette dépense. Soyons logiques. Cette clameur, " le Canada aux Canadiens " a été exploitée à outrance. Puisque le parlement tient à voter $700,000 pour engager les étrangers à venir se fixer au pays, et coopérer avec nous au développement de ces ressources, il est temps de faire trêve à toutes ces déclamations auxquelles nous nous livrons contre les étrangers. Les Etats-Unis qui comptent aujourd'hui une population d'environ 80,000,000 d'âmes et qui sont en voie de devenir, à brève échéance, une des plus puissantes nations du monde, n'auraient jamais atteint pareil degré de prospérité et de grandeur nationale, si on s'y fût livré à toutes les déclamations qu'on entend dans cette Chambre, à l'endroit des étrangers. Eût-on préconisé aux Etats-Unis la doctrine prêchée, au cours des derniers mois, dans ce pays et au parlement, au sujet des étrangers, il ne s'y trouverait pas aujourd'hui une population de 3,000,000 de Canadiens, y compris leurs descendants.

Quelle est la situation des Canadiens qui habitent les Etats-Unis ? Il est de notoriété publique que la loi sur la main-d'œuvre étrangère établie aux Etats-Unis n'est nullement dirigée contre le Canada. L'objectif visé par cette loi est excellent et répond à un besoin réel. Elle est surtout dirigée contre l'immigration du sud de l'Europe, et cependant nonobstant cette loi, c'est du sud de l'Europe qu'est venue, dans la proportion de 90 pour 100, l'énorme émigration de l'année dernière, atteignant presque le chiffre d'un million. La loi des Etats-Unis est peut-être rendue d'urgence par les conditions toutes spéciales de ce pays. Mais notre situation est tout à fait différente. Aux Etats-Unis il y a abondance de main-d'œuvre ; mais si nous tenons à développer et à coloniser nos immenses territoires, si nous voulons exploiter nos ressources minérales, nos gisements miniers, nos richesses forestières et toutes nos immenses ressources, il importe d'inviter et d'attirer au pays les populations étrangères. J'ai parcouru près de la moitié des états de l'union américaine, et dans toutes les villes que j'ai visitées, j'ai rencontré des Canadiens occupant les meilleures situations sociales. Les Canadiens aux Etats-Unis ne sont pas envisagés comme des étrangers, dans le sens que nous attachons à ce mot ; au contraire, ils sont sur un pied d'égalité avec les nationaux, et si nous voulons que le flot de l'immigration qui s'est déversé des Etats-Unis au Canada, au cours de deux ou trois années écoulées, continue à se diriger vers l'ouest canadien, il est temps de faire trêve à tout ce bavardage insensé au sujet des étrangers. Il n'y a rien d'ignominieux à être étranger. En quoi l'Allemand, le Français et le citoyen des Etats-Unis sont-ils nos inférieurs ? Cette conception que nous nous formons de l'étranger, aujourd'hui, est de création toute récente. Comment se fait-il

qu'au Canada, pays qui compte une population de 6,000,000 d'âmes à peine, et où il y a assez d'espace et de ressources pour 60,000,000 d'âmes, nous nous soyons avisés d'attacher au mot " étranger " un sens d'ignominie et d'opprobre ? Cela tient-il aux attaques que les députés de la gauche et les journaux à leur dévotion ont portées, à temps et à contretemps, contre une certaine classe d'étrangers qui, au cours des sept ou huit années dernières, ont afflué au pays ? J'entends les Galiciens et les Doukhobortses.

M. LANCASTER : L'honorable député prétend-il que le gouvernement des Etats-Unis n'applique pas sa loi à l'encontre des Canadiens et ne les met pas sur le pied des étrangers, quand ils entrent aux Etats-Unis pour y travailler, après avoir été engagés au Canada ? Il nous parle des Canadiens que occupent d'excellentes situations aux Etats-Unis ; mais est-ce qu'on ne leur applique pas les mesures d'exclusion que la loi en discussion veut appliquer aux étrangers ?

M. SCOTT : Je le répète, la loi sur la main-d'œuvre étrangère adoptée aux Etats-Unis ne vise pas précisément les Canadiens; et sauf quelques rares exceptions que les journaux canadiens n'ont pas manqué de signaler, et sauf quelques villes comme Buffalo, où l'excentrique DuBarry a fait des siennes, pendant un certain nombre d'années, la loi des Etats-Unis n'a pas été appliquée contre les Canadiens. Cette après-midi, le député d'Essex-sud (M. Cowan) qui habite une ville limitrophe de la frontière, est venu nous dire que des centaines de Canadiens traversent, tous les jours, la rivière, pour aller travailler à Détroit. Je viens de dire comment s'est implanté au pays l'idée d'ignominie et d'opprobre qui s'attache au titre d'étranger. Je le répète, il faut en chercher la cause principale dans les attaques incessantes dirigées, à temps et à contretemps, par les députés de la gauche et leurs organes, contre les Galiciens et les Doukhobortses qui sont venus s'établir au pays, au cours des sept années écoulées, et qui, de l'aveu du chef de l'opposition, font d'excellents colons. Au cours de la session, le chef de l'opposition nous a dit l'agréable surprise qu'il a éprouvée, en visitant l'ouest il y a un an ou deux, lorsqu'il a constaté l'inanité des attaques dirigées contre les Galiciens et les Doukhobortses ; et tout ce dont il a été témoin le porte à croire que la prochaine génération de Galiciens ne se distinguera guère de nos propres nationaux. Je doit demander pardon à la Chambre d'avoir donné de si longs développements à cette question, à une heure aussi avancée de la nuit et à cette phase de la session ; mais j'ai cru de mon devoir de ne pas passer sous silence les observations du député de Bothwell.

M. PUTTEE : L'honorable député a-t-il pris connaissance des dépositions établies au cours de l'enquête de la commission présidée par M. le juge Winchester, au fur et à mesure que le texte en a été publié ?

M. SCOTT : J'ai suivi avec attention le compte rendu des dépositions prises par le commissaire. Jusqu'aujourd'hui, les griefs formulés contre l'immigration au Canada ont été dirigés d'abord contre les Chinois, puis contre les Galiciens et les Doukhobortses et enfin contre les favoris du député de Grey-est (M. Sproule), ces individus atteints de trachome. Or, aujourd'hui on n'entend plus formuler de plaintes contre aucune de ces catégories d'immigrants. J'en conviens, la taxe de $500, imposée aux Chinois, peut donner lieu à discussion. Je ne condamne pas cette taxe, bien que je ne puisse approuver quelques-unes des raisons alléguées à l'appui. Sans doute aussi l'admission des Galiciens et des Doukhobortses peut être critiquable à certains égards. A mon avis, il faut aussi fermer les portes du pays à ces individus affligés de trachome, mais à coup sûr, nous n'irons pas mettre sur un pied d'égalité les ingénieurs venant des Etats-Unis, qui appartiennent au type intellectuel et social le plus élevé qui soit au monde, avec les Chinois et les immigrants du sud de l'Europe ou avec ces immigrants atteints de trachome. Cette manie de la critique, chez nous, dégénère en véritable frénésie.

M. LOGAN : Je ne saurais me raillier complètement à l'avis exprimé par le député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott). Attirons l'immigration étrangère au pays, c'est fort bien, mais il vaut cent fois mieux se contenter d'une population de 5,000,000 d'âmes composée de bons citoyens, plutôt que de compter 10,000,000 d'habitants, parmi lesquels figureraient des anarchistes, le rebus de la société, l'écume et la lie sortie du ruisseau et de tous les bas-fonds sociaux de l'ancien monde. L'honorable député nous parle de la grandeur des Etats-Unis et du chiffre de leur population. L'énormité de leur population est précisément une cause d'affaiblissement pour nos voisins. Ils y auraient gagné du tout au tout, si leur pays ne fût pas devenu le déversoir du trop-plein de la population des vieux pays. Une des faiblesses incontestables des Etats-Unis, c'est cette agglomération de gens sans aveu qui ne reconnaissent ni Dieu, ni loi, ni autorité. Nous n'avons que faire, au Canada, de pareille immigration. J'en conviens, c'est là un problème dont la solution est hérissée de difficultés.

Je m'accorde à dire avec le député de Yale-et-Caribou (M. Galliher) que parmi les immigrants italiens, il en est qui font de bons citoyens ; et à tous ceux qui viennent librement, d'outre-mer, soit d'Italie soit d'ailleurs, se créer des foyers au pays, il importe de faire le meilleur accueil. L'inconvénient, c'est que dans ces agglomérations d'ouvriers étrangers expédiés au Canada, il s'en trouve un bon nombre qui portent le stylet caché sous leur ceinture et qui peuvent devenir une

source de dangers pour la société. Voici un Italien qui, de son plein gré, sans s'être engagé par contrat, vient s'établir au pays : cet immigrant, venant d'un pays allié de la mère patrie, allons-nous le traiter en paria, lui fermer la porte du pays, et le renvoyer au pays d'origine, sans lui permettre même de toucher le sol canadien ? Cet Italien, c'est peut-être un homme fort instruit, et allons-nous le mettre sur un pied d'égalité avec le Chinois ? Le député de Grenville (M. J. D. Reid) n'a nullement réussi à prouver que les Syriens et les Italiens dont il se plaint, viennent de Syrie ou d'Italie. Ils viennent plutôt des Etats-Unis, et d'ordinaire ils sont engagés à l'étranger. La loi en discussion vise cette classe d'immigrants. Elle empêchera leur entrée au pays. Elle tend à empêcher qu'on ne les introduise au pays, après avoir été engagés aux Etats-Unis. A mon avis, il importe d'appliquer cette loi. On ne saurait exiger de nos braves ouvriers canadiens qu'ils travaillent pour un salaire de famine, insuffisant pour leur entretien et celui de leur famille, et cela parce que ces ouvriers étrangers se contentent de 50 centins par jour. Cette loi empêchera l'admission de ces immigrants au pays, quand ils sont engagés d'avance à l'étranger et si l'on constate que ces engagements ont lieu en Italie aussi bien qu'aux Etats-Unis, alors il y aura lieu d'étudier la question de savoir s'il ne faut pas frapper également d'interdiction les immigrants venant du sud de l'Europe. Pour le moment il ne s'agit ni de plaintes ni de griefs formulées contre l'admission d'ouvriers d'Italie, mais de l'introduction des Syriens et des Italiens engagés d'avance aux Etats-Unis. Il s'agit d'interdire l'entrée du pays à ces bandes de terrassiers qui parcourent le pays du nord au sud. Nous ne voulons pas que ces étrangers viennent s'emparer ici du marché de la main-d'œuvre, lorsque nos nationaux suffisent à la besogne. Il est regrettable que nous ne puissions pas discuter plus longuement cette importante question. Cependant, comme il nous est impossible d'adopter toutes les dispositions figurant au texte du bill, dans sa teneur primitve, contentons-nous d'une demi-mesure et tâchons d'obtenir au moins quelques concessions, au cours de cette session, dans l'intérêt même de nos travailleurs, et la session prochaine nous remettrons la question sur le métier. Il y a nombre de gens, au Canada, qui inscrivent en lettres flamboyantes sur leur marchandises le "Canada aux Canadiens" ; mais au cours de la semaine dernière, la doctrine qu'ils nous ont prêchée se résume à dire que la main-d'œuvre canadienne est l'affaire du monde entier. J'approuve l'objectif visé par cette mesure, et j'espère que nos ouvriers bénéficieront de nos travaux et des dispositions législatives qu'il nous sera possible d'adopter.

M. KENDALL : Je tiens à féliciter le ministre du travail d'avoir résisté à la pression qu'on a exercée sur lui, pour l'engager à retirer cette mesure.

Je ne diffère pas tout à fait d'opinion avec l'honorable député d'Assiniboïa (M. Scott). De fait, j'approuve une partie de ce qu'il a dit. Mais il n'y a pas plus de deux ans je me suis trouvé dans une situation qui n'était rien moins qu'agréable. Il y a environ trois ou quatre ans une grande compagnie de capitalistes établit des aciéries dans le comté de Cap-Breton. Quelques milliers de nos ouvriers canadiens y furent tout d'abord employés. Mais après un certain temps on fit venir des chefs d'exploitation des Etats-Unis, et pour faire de la place aux amis de ces messieurs, ont renvoya, non seulement dans certains cas isolés, mais dans un très grand nombre de cas, plusieurs des meilleurs ouvriers que le Canada eût jamais produits. S'il avait existé une loi comme celle dont on demande aujourd'hui l'adoption, nos ouvriers n'auraient pas eu à se plaindre de cette grave injustice, parce que cette loi aurait empêché les chefs d'exploitation de la commettre.

Ce n'est là qu'une phase de la question ouvrière; cette question des relations entre le capital et le travail ne sera pas abandonnée au Canada. D'autres pays, notamment l'Angleterre, l'Autriche, l'Allemagne, la France et les Etats-Unis jusqu'à un certain point ont eu à s'en occuper. Actuellement, au Canada, l'attitude du capital par rapport à la classe ouvrière ou à ce qu'on appelle au mouvement ouvrier ressemble beaucoup à celle que prirent certains politiciens et capitalistes en Angleterre il y a quelque soixante-dix ans. Que voit-on aujourd'hui au Canada ? On voit le capital s'associer pour faire la guerre à la main-d'œuvre; on voit la fortune s'unir à la fortune, les intérêts industriels aux intérêts industriels. Je tiens, de la source la plus autorisée, qu'il y a aujourd'hui au Canada des associations de capitalistes qui s'assurent contre les pertes que les grèves pourraient leur causer. D'un autre côté, on voit les ouvriers s'organiser pour la protection de leurs intérêts. Depuis quelques dizaines d'années la classe ouvrière du pays a été à l'école de l'expérience, et aujourd'hui la plupart des ouvriers sont profondément mécontents de leur sort. Il y a là des griefs que les hommes publics vont être obligés de reconnaître, comme on les a reconnus dans d'autres pays, et dans bien peu d'années il va falloir que ce parlement s'en occupe plus que jamais. Depuis quelque temps il est survenu, au Canada, plusieurs grèves très sérieuses. Le capital et le travail ont eu leurs démêlés, chaque parti en a souffert et l'intérêt public en a souffert également. De quelle façon ce parlement peut-il arriver à juger sainement la situation et à aplanir ou faire disparaître les difficultés qui donnent lieu à ces disputes?

Tous ceux qui lisent et connaissent ce qui se passe dans le pays admettront qu'à l'avenir l'élément ouvrier va s'affirmer au parlement d'une façon plus tranchée qu'il ne l'a fait dans le passé. A la prochaine élection qui va avoir lieu en Angleterre un mil-

lion d'hommes faisant tous partie d'associations ouvrières iront voter en faveur d'un programme ouvrier bien défini. Je crois que si la classe ouvrière de notre pays se rendait compte de sa puissance, elle pourrait, à bien peu de frais et moyennant bien peu d'efforts, se constituer au point de vue de la législation, en une ligue redoutable, à l'influence de laquelle la législation de ce parlement serait certainement sensible.

Il y a quelques années un politique éminent disait à un économiste, en Angleterre, que l'ouvrier anglais semblait avoir mis des années à découvrir pourquoi il votait. Ceux d'entre nous qui comprennent la situation devront admettre que jusqu'à présent, du moins, la classe ouvrière du Canada a ignoré sa puissance et tout ce qu'elle pourrait faire, au point de vue de la législation, en votant d'une façon unanime. Je crois que, dans ce cas, elle élirait non seulement deux champions comme le député de Nanaïmo (M. Ralph Smith) et le député de Winnipeg (M. Puttee), mais cinquante ou au moins quarante députés qui se seraient engagés à lui obtenir des lois favorables. Je sais bien que cela ne serait pas du goût de toute la députation ; en effet, elle se compose surtout de capitalistes. Mais si les députés de Nanaïmo et de Winnipeg avaient à leurs côtés trente ou cinquante véritables ouvriers, nous entendrions dire plus souvent que la Chambre s'occupe des aspirations de cette classe si nombreuse et nous verrions ces aspirations plus souvent consignées dans nos statuts. Naturellement les gens prudents sont portés à dire qu'il faudrait laisser ce sujet en suspens ; mais je me crois assez bon juge de la situation pour avoir raison de déclarer qu'il va falloir l'aborder carrément dans un assez prochain avenir. J'ai vécu environ vingt-cinq ans dans une région où les unions ouvrières sont loin d'être inconnues. Le Cap-Breton possède une organisation ouvrière qui est peut-être la plus puissante de toutes les organisations locales du Canada. Là, comme dans le reste de l'univers, l'union ouvrière est née des besoins physiques de millions de personnes et des aspirations légitimes de milliers de ses meilleurs membres.

Je ne parle pas de ce que peut valoir l'union ouvrière aux yeux du monde en général. Dans plus d'une occasion j'ai entendu des capitalistes la condamner, mais, ce soir, je vais céder la parole à des hommes qui ont plus d'autorité que moi. Je vais citer M. Mather, un des hommes les plus distingués dans l'industrie du fer en Angleterre, un de ceux qui emploient le plus d'ouvriers—il en emploie deux mille. Je demanderai à la députation de vouloir bien prêter une oreille attentive à ce qu'il dit des unions ouvrières. Voici ses paroles :

> Nous, les patrons, nous sommes plus redevables de notre succès que nous ne sommes portés à l'admettre comme corps, aux améliorations de nos méthodes de fabrication, à cause de la fermeté et de l'indépendance des associations ouvrières. La stabilité de notre industrie et la sécurité de nos entreprises font envie au monde entier. L'énergie et la tenacité des unions ouvrières ont fait faire au parlement des lois que ni les patrons ni les politiciens n'auraient demandées et qui ont toutes contribué à améliorer le commerce anglais. Un fait digne de remarque, c'est que cette amélioration s'est accomplie en même temps que grandissait la concurrence redoutable des autres nations par suite du développement de leurs propres ressources. L'énorme production de richesse qui s'est accusée en Angleterre durant ce demi-siècle et qui est due aux ressources naturelles et au travail habile qui est venu les développer, a augmenté surtout durant une période rendue remarquable par le développement de la puissance des unions ouvrières.

La dernière moitié du siècle dernier a été l'âge de l'unionisme ouvrier en Angleterre.

> Une prospérité plus grande que ne l'aurait pu rêver l'avarice a suivi la mise en pratique de nos principes industriels, que les grandes associations ouvrières ont certainement favorisée dans une large mesure.. .. .. Tout patron intelligent admettra que son usine ou atelier, munie de toutes les commodités et de tous les moyens de protection prescrits par le parlement pour le plus grand bien de ses employés, quoiqu'il lui ait peut-être fallu beaucoup d'efforts et même de sacrifices pour les leur procurer, a acquis de la valeur à tous les points de vue et que les conditions meilleures dans lesquelles ses employés ont accompli leur tâche lui ont valu à lui-même une augmentation de profits——

Et afin d'établir combien il importe qu'une industrie soit stable et permanente, il ajoute:

> Le vif intérêt avec lequel les unions ouvrières ont travaillé à assurer le progrès et la permanence de l'industrie a été démontré d'une façon frappante par le fait qu'elles ont consenti à la réduction des salaires, demandé le ralentissement du travail et fait plusieurs propositions comportant des sacrifices de la part des ouvriers dans le but d'enrayer une adversité temporaire.

Je l'ai dit, il m'est plus d'une fois arrivé d'entendre condamner l'unionisme ouvrier par des capitalistes canadiens qui, eux, n'ont eu à faire face à la sitution que dans ce pays ; mais il faut bien le reconnaître, il en sera bientôt ici comme en Angleterre, en Allemagne et ailleurs, et si les patrons sont sages, ils se rendront compte de ce qui s'est fait dans d'autres pays et des demandes de la classe ouvrière auxquelles on a fait droit.

Quel est le but de l'unionisme ouvrier ? Je ne parle pas de l'avenir, du rêve de la production et de la distribution coopérative, mais seulement de certains moyens d'adoucir les maux inhérents à la production et à la distribution concurrentes.

Je parlerai d'abord de la question d'un salaire suffisant pour permetre à l'ouvrier de bien vivre. M. l'Orateur, mon opinion à cet égard n'est peut-être pas d'un grand poids, mais elle est corroborée par des gens qui s'y connaissent. Je prétends qu'en accordant des salaires élevés, les patrons font un profit, et qu'en n'accordant que de faibles

salaires, ils font une perte. Je pose comme axiome que pas un homme ne peut en employer un autre si ce dernier n'est bien disposé à son égard, et que cette bonne volonté n'existera chez l'employé que s'il touche un salaire suffisant pour lui permettre, à lui et à sa famille, de vivre selon les exigences de la civilisation. Je suis heureux de proclamer dans cette Chambre que ceux qui président à l'exécution des travaux publics du pays, comme les travaux de l'Intercolonial et autres, ont cru devoir augmenter sensiblement les salaires des employés. Je ne dirai rien moi-même de la question de savoir si la réduction des heures de travail est économique ; sur ce point, je cèderai la parole à une autorité.

M. BARKER : Monsieur le président, à titre de député, je crois devoir m'opposer à ce que l'on épuise la discussion des longues ou courtes heures, des huit heures de travail, etc., à propos d'un bill absolument étranger à ce sujet. Sans vouloir interrompre qui que ce soit, je crois pouvoir dire qu'à cette époque de la session nous devrions nous conformer, autant que possible, aux règlements.

M. KENDALL: Ce bill a pour objet d'améliorer le sort de la classe ouvrière de ce pays. J'admets que je ne m'en tiens pas strictement au bill, mais je traite des sujets qui y sont connexes. Qu'on me permette de le dire ne passant, l'honorable député qui a cru devoir m'interrompre s'est permis plus d'une fois, et encore tout dernièrement, des digressions considérables dans certaines circonstances où il a adressé la parole dans cette enceinte. Naturellement, si vous décidez que je suis en faute, je devrai me soumettre à votre décision et reprendre mon siège ; mais, avant que la session se termine, je saurai trouver une occasion de m'exprimer complètement à cet égard.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Comme la députation est de bonne humeur ce soir et qu'on a d'ailleurs plus ou moins oublié les règlements depuis que la discussion de ce bill est commencée ; et étant donné que l'honorable député du Cap-Breton adresse rarement la parole, le comité fera peut-être preuve d'indulgence à son égard et lui permettra peut-être de continuer.

M. KENDALL : Si le comité le permet, je continuerai. D'ailleurs, je promets d'être bref. Il se fait actuellement en Angleterre, ainsi qu'aux Etats-Unis, et dans toutes les parties du monde, un mouvement tendant à réduire les heures du travail.

On pense que dix heures de travail par jour à l'année représentent plus d'énergie qu'un homme n'en peut consacrer au travail. M. John Rae a écrit sur ce sujet, un livre dont l'introduction contient ces paroles :

Je me permets de compléter ici l'exposé que je fais dans ce livre de l'expérimentation du système des huit heures de travail dans l'industrie de la fabrication des machines, en dévoilant les résultats de l'application de ce système, durant cette année, dans les usines de Salford où MM. Mather et Plat fabriquent du fer, et qui n'ont été communiqués au public qu'à une date où cet ouvrage était sous presse. M. Wm Mather, député au parlement, et l'homme le plus important de cet établissement, a écrit, au sujet de cette expérimentation, pour le bien des patrons et des ouvriers engagés dans la fabrication des machines, un rapport dont le " Times ", du 20 mars a publié un résumé fort complet. La fabrique de fer de Salford est très considérable, elle emploie douze cents ouvriers. Les patrons qui ont prétendu que l'expérimentation de M. Allan ne prouve rien dans une petite fabrique ne peuvent en dire autant de l'expérimentation faite par la maison Mather. Là, on fabrique des machines, ce qui comporte l'emploi d'ouvriers de différents métiers, comme les mouleurs de modèles, les fondeurs de fer et de cuivre, les forgerons, les brasiers, les ferblantiers, les ajusteurs d'engins, les mécaniciens, les électriciens, les accordeurs, les hauts chaudronniers, etc. Or, le 20 février 1893, cette maison a réduit de 53 à 48 par semaine les heures de travail de tous ses ouvriers, c'est-à-dire de 8¾ heures pour chacun des cinq premiers jours de la semaine et de 4¼ heures quant au samedi. La journée se divisait auparavant en trois parties. On la divisa en deux parties ; le travail ne fut suspendu que pour l'heure du dîner, les ouvriers prenant leur déjeûner avant de se rendre à l'ouvrage. Au bout d'un an, M. Mather a fait comparer soigneusement les résultats de ce système avec ceux des six années précédentes et a trouvé, tout comme MM. Allan, Johnston et Short, que la réduction des heures de travail correspondait à une production plus considérable.

Ce livre fut écrit par M. John Rae, mais il ne contient pas seulement les opinions et le résultat des expériences de cet auteur ; il se compose en grande partie des témoignages d'une foule de patrons importants tendant à établir qu'en somme, dans bien des branches de l'industrie, les courtes heures de travail sont plus profitables que les longues. Je signalerai au gouvernement que, il y a dix ans, on a réduit de dix à huit les heures de travail dans les chantiers de construction de navires de Woolwich et dans les cartoucheries d'Angleterre. Je signalerai aussi qu'aux Etats-Unis on exige des employés travaillant à l'exécution des travaux publics huit heures au lieu de neuf heures d'ouvrage par jour. Je puis me tromper, mais je crois qu'il en est ainsi. Dans la Nouvelle-Ecosse, deux maisons que je connais bien ont réduit leurs heures de travail de dix à neuf ; c'est avec crainte qu'elles l'ont fait, mais elles m'ont informé depuis, que dans le cours de l'année leurs employés leur ont fait plus d'ouvrage ou du moins leur en ont fait autant à raison de neuf heures par jour, qu'ils ne leur en faisaient autrefois, et que de plus, ce qui est très satisfaisant, les ouvriers sont de meilleure humeur et s'attachent plus à leur ouvrage que lorsqu'ils travaillaient dix heures par jour.

Je tiens aussi à dire que certains employés de l'Etat ne travaillent que de quatre à six heures par jour pendant que le plus grand nombre, c'est-à-dire ceux qui sont appelés à faire des travaux manuels, sont tenus de travailler dix heures.

Je dirai maintenant quelques mots du but de l'organisation des ouvriers, qui est d'obtenir des lois leur assurant des indemnités pour cause de dommages ou de mort violente. J'ai déjà parlé, dans cette Chambre, de la loi connue sous le nom de "loi de dédommagement des ouvriers anglais" (British Workmen's Compensation Act). Elle a été faite en Angleterre et y est entrée en vigueur en 1898. On en a étendu la portée en 1900. En vertu de cette loi, s'il arrive à une personne exécutant certains travaux réputés dangereux, de se faire tuer ou blesser, elle ou ses représentants reçoivent une compensation pour la mort de cette personne ou pour le temps qu'elle a perdu si elle n'a été que blessée. Cette loi fait virtuellement du patron l'assureur de ses employés, à ses propres frais et non aux leurs. Je crois que le gouvernement de ce pays, qui emploie certaines personnes à l'exécution de travaux dangereux, devrait être plus généreux qu'il ne l'a été lorsqu'il leur arrive de se faire tuer ou d'être victimes d'un accident, à un degré quelconque. Je suis heureux de pouvoir féliciter le directeur général des Postes d'être venu demander au parlement $2,000 d'indemnité en faveur de la famille de tout courrier-convoyeur qui est tué dans l'exercice de ses fonctions. Il est regrettable qu'on n'ait pas cru devoir faire preuve de la même générosité à l'égard des serre-freins, des attelleurs, des chauffeurs, des mécaniciens et autres employés de l'Intercolonial qui sont si exposés à se faire tuer ou blesser. Il devrait être établi une compensation en faveur de ceux de ces employés-là à qui il arrive de perdre une jambe ou un bras. Puisqu'un pays ancien et conservateur comme l'Angleterre a cru devoir adopter la loi généreuse que je viens de mentionner, pourquoi huit ans après, le gouvernement de notre pays ne jugerait-il pas bon d'en adopter une semblable en faveur de ses propres employés ? Je crois que la Colombie Anglaise en a une depuis deux ans. Dans la Nouvelle-Ecosse on a adopté, il y a environ quatre ans, une loi intitulée, "loi de la responsabilité du patron".

Plusieurs des meilleurs points de la loi des compensations des ouvriers y sont reproduits quant aux pensions en faveur des vieillards, un autre objet de l'unionisme ouvrier, je me contenterai de dire que le parlement britannique en a admis le principe jusqu'au point de le recommander par un vote. Je me permettrai de dire aussi que nos unions ouvrières demandent une loi qui leur permette d'espérer un meilleur traitement de la part des tribunaux. Mais je n'insisterai pas sur ce point pour le moment. Je me résumerai en disant que le gouvernement, à titre de grand patron, devrait être un patron modèle et assurer autant que possible l'application du principe des salaires raisonnables, des courtes heures, des indemnités en cas de blessures et de mort, et des pensions en faveur des vieillards.

M. KENDALL.

Encore un mot. Comme je l'ai dit en commençant, la classe ouvrière fera bientôt sentir son influence plus que jamais dans ce parlement. Ce que je vais dire ne saurait me mériter le reproche de courtiser le suffrage des ouvriers, car pour certaines raisons, je vais probablement être obligé de renoncer à la vie publique. Cependant je ne reprendrai pas mon siège sans accentuer ce que j'ai déjà dit de la puissance de la classe ouvrière dans les élections. Elle n'a que deux représentants, elle devrait en avoir plus; mais je dirai à ses chefs, au Canada, de ne pas chercher à faire l'impossible, de ne pas travailler à faire élire de francs députés ouvriers, parce qu'ils ne réussiraient pas à en faire élire cinq. A mon avis le bon moyen pour les ouvriers de se faire protéger par des lois, est de faire promettre aux candidats libéraux et conservateurs de travailler en faveur d'un programme ouvrier modéré dans les comtés où le vote ouvrier est considérable. De cette façon ils feront élire de leurs amis libéraux ou conservateurs qui resteront libres de voter avec leur parti sur toutes les questions, excepté celles qui concerneront les ouvriers et au sujet desquelles ils seront tenus de s'unir et de former un parti qui exigera l'adoption de lois favorables à la classe ouvrière. C'est là, à mes yeux, le seul moyen auquel la classe ouvrière puisse avoir recours d'ici à dix ou quinze ans pour s'affirmer comme élément de progrès au Canada. Ce que je conseille relativement aux élections fédérales, je le conseille également quant aux élections provinciales. Les organisations ouvrières actuelles pourraient, à bien peu de frais et avec très peu de difficulté, former une ligue législative canadienne ayant pour objet d'orienter le mouvement ouvrier et de voir à ce que tous les candidats aux honneurs publics souscrivent à son programme, et si dans certains comtés, libéraux et conservateurs s'entendaient pour mettre ce programme de côté, les ouvriers pousseraient alors leurs propres candidats de l'avant.

Un dernier mot. Je suis heureux de voir que certains membres éminents du parti libéral dans cette Chambre se sont efforcés, depuis quelques années, de faire ce que je viens d'indiquer.

J'espère sincèrement que les ouvriers de ce pays tiendront compte à l'honorable ministre du Travail (Sir William Mulock) des efforts qu'il a accomplis. Il n'a pas réussi à leur obtenir absolument tout ce qu'ils désiraient, mais malgré les difficultés qu'il a eu à rencontrer à chaque pas, il a modifié considérablement la législation relative aux ouvriers. Je rappellerai à mes amis libéraux que dans tout l'univers les ouvriers sont les adhérents

naturels du libéralisme et que c'est le devoir du parti libéral de protéger ses alliés. Pour illustrer cette pensée, je dirai que M. Gladstone, à qui on demandait un jour quelle différence il y avait entre le toryisme et le libéralisme, répondit : " Il est de l'essence du toryisme de se méfier du peuple, et de l'essence du libéralisme de s'y fier." Certaines gens pourront penser dangereux d'envoyer au parlement un fort contingent d'ouvriers et de radicaux ; mais, pour moi, je crois que nous devons mettre notre confiance dans la classe ouvrière si nous croyons à l'avenir de ce pays. Je l'ai dit, elle a été à l'école de l'expérience, elle est mécontente de son sort et désire s'affirmer. Monsieur le président, je demande encore une fois aux grands chefs libéraux de ce pays de voir à ne pas s'aliéner ses alliés naturel. Les ouvriers ont autant de patriotisme que tous les autres citoyens, et leur influence dans cette Chambre leur créerait une responsabilité qui aurait pour effet de faire voir leurs aspirations d'un bon œil par ceux qui aujourd'hui les détestent ou les redoutent.

M. LEONARD : Avant que cet amendement soit adopté, il me sera bien permis de demander à l'honorable ministre qui a charge de ce bill (Sir William Mulock), si nos cultivateurs, d'après cette nouvelle loi, auront le droit de faire venir des étrangers français de France, pour travailler sur nos terres ?

Sir WILLIAM MULOCK : Je regrette de ne pouvoir répondre à l'honorable député dans sa belle langue maternelle.

M. LEONARD : Comprenez-vous la question ?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui, je la comprends très bien. Mon honorable ami demande si, en vertu de cette loi, il va être permis d'importer des étrangers pour aider à la culture des terres.

M. LEONARD : Oui.

Sir WILLIAM MULOCK : Cette loi s'applique également à tout le monde. L'article premier de la loi de 1897 reste absolument ce qu'il était. Mon honorable ami connaît très bien la loi actuelle. Nous la laissons absolument telle qu'elle est par rapport à la main-d'œuvre de cette catégorie.

M. LEONARD : Je suis satisfait de la réponse de l'honorable ministre, seulement qu'il me permette de lui dire que je crois que nous devrions amender cette partie du bill en y insérant une clause permettant l'admission au pays de Français venant de France, qui sont les meilleurs ou à peu près les meilleurs agriculteurs du monde.

Sir WILLIAM MULOCK : Pas les Français des Etats-Unis ?

M. LEONARD : Non, les cultivateurs français de France. Si je comprends bien ce projet de loi il a surtout pour objet d'empêcher les ouvriers étrangers de venir faire une concurrence déloyale à nos ouvriers canadiens, mais à l'heure qu'il est,—je parle spécialement pour les cultivateurs de la province de Québec,—les cultivateurs souffrent énormément du fait que les employés de ferme sont très rares. Dans le district de Montréal nous ne pouvons pas trouver un nombre suffisant d'ouvriers de ferme pour sauver les récoltes actuelles. Nous sommes obligés de payer $1.75 à $2 par jour à ces journaliers qui commencent leur travail à sept heures et demie et huit heures du matin et qui le terminent entre cinq et six heures du soir le plus tard.

Je serais très heureux de voir l'honorable ministre exempter les paysans français qui voudront bien venir s'établir au Canada comme ouvriers de ferme ou cultivateurs, de l'application de cette loi. Nous sommes, et je ne crains pas de le dire, assez loyaux dans la province de Québec ; nous, Canadiens-français, avons donné assez de preuves de notre loyalisme profond et sincère envers notre mère patrie actuelle pour pouvoir, sans provoquer de soupçons, déclarer franchement et hautement que nous avons encore au cœur l'amour filial de notre ancienne mère patrie, la France, mère patrie dont nous sommes fiers. Je crois que ce ne serait que rendre justice à la minorité française de ce pays de ne pas mettre au rang d'étrangers des Français de la France. Je crois que le gouvernement devrait être assez bien disposé envers la province de Québec, qui l'a gâté depuis sept ou huit ans en lui donnant un appui généreux, pour ne pas mettre cette minorité sur un pied d'infériorité en ce qui regarde la question d'immigration.

Je constate que tous les ans le gouvernement dépense des millions pour faire venir au Canada des colons pour peupler nos territoires ; nous dépensons des sommes considérables en faveur de gens qui viennent de la Russie, de la Belgique et de l'Allemagne. Ce ne serait qu'une faveur bien ordinaire pour la province de Québec si on voulait bien consentir à modifier l'article 3 de manière à permettre au paysan français de venir dans ce pays.

M. TALBOT : M. le président, je trouve très singulier que mon honorable ami de Laval (M. Léonard) demande à l'honorable ministre de faire un tel amendement à ce bill. Je trouve très singulier qu'il se lève dans de telles circonstances pour demander de faire une distinction toute spéciale en faveur de l'immigration française. Je ne comprends pas comment un député qui connaît cette question de l'immigration française puisse faire un appel semblable. Je ne puis comprendre comment on puisse demander de faire une exception en faveur de l'immigration française vers ce pays quand on sait que le paysan français est l'homme le moins disposé du monde à laisser son sol natal, à s'éloigner de sa patrie. Lorsque le paysan

français s'est enfin décidé à s'éloigner de son pays, il n'en part que pour aller s'établir dans les colonies françaises. Or, le Canada est une colonie anglaise.

Mais nous avons assez de largeur d'esprit, de sens hospitalier et de mémoire, au point de vue historique, pour accueillir à bras ouvert tout ce qui nous vient de la vieille France, de ce pays qui nous est cher. Cependant, quand l'honorable député de Laval demande, comme il vient de le dire, de faire une exception pour le paysan français, je crois que cette considération est indigne d'un homme qui réellement connaît les besoins du Dominion du Canada.

M. LEONARD : Pour quelle raison ?

M. TALBOT : D'autant plus qu'il n'y a absolument rien dans la loi qui fasse quelque distinction contre aucune nationalité d'Europe. Tous les immigrants qui nous viennent ici d'Europe, peu importe qu'ils viennent de la Suisse, de la Belgique ou de la France, sont sur le même pied ; il n'y a pas de différence. Je ne vois pas pourquoi on demanderait au gouvernement de faire une exception quelconque en faveur du paysan français. Tout le monde sait,—et personne ne le sait mieux que le député de Laval—qu'il est excessivement difficile de faire quitter la France à un paysan français.

Je crois que dans ces circonstances l'honorable député n'insistera pas sur ce qu'il vient de dire et sur la motion qu'il veut présenter à cette fin.

Sir WILLIAM MULOCK : Il me sera peut-être permis de dire que si les honorables députés de Laval et de Bellechasse avaient une notion juste de la loi, ils ne s'arrêteraient pas à discuter sur un état de choses purement imaginaire. Il est permis aujourd'hui aux gens de n'importe quelle partie du monde de venir au Canada.

M. LEONARD : Mais il n'est pas permis de leur demander d'y venir.

Sir WILLIAM MULOCK : Oui, il est permis de le demander aux gens de n'importe quel pays du monde où il n'existe pas une loi traitant les ouvriers canadiens comme étrangers. Il n'existe pas de loi de cette sorte en France, ni en Allemagne ni en Belgique. Il n'en existe une que dans un seul pays. Rien n'empêche donc un Français de France de venir ici comme engagé d'avance, ou de sa propre volonté, s'il le préfère.

M. FOWLER : Sur quel point de la loi l'honorable ministre peut-il se baser pour justifier la déclaration qu'il vient de faire ? Je demande des renseignements.

Sir WILLIAM MULOCK : L'honorable député (M. Fowler) peut-il citer un seul mot de la loi qui défende aux Français de France de venir ici ?

M. FOWLER : Oui ; cet article n'excepte personne.

Sir WILLIAM MULOCK : Quel article ?

M. FOWLER : L'article 2.

Sir WILLIAM MULOCK : Nous l'avons supprimé.

M. FOWLER : Alors, que reste-t-il ? Le titre?

Sir WILLIAM MULOCK : C'est ce à quoi nous nous gardons le plus de toucher.

M. FOWLER : L'honorable ministre va changer le titre, n'est-ce pas?

Sir WILLIAM MULOCK : Nous nous occuperons du titre dans un instant.

M. FOWLER : Certes, lorsque le bill aura été mutilé à ce point, l'honorable ministre n'y donnera pas un titre si sonore?

M. J. D. REID : L'honorable ministre a dit que le mot "étrangers" s'appliquerait à n'importe quel autre pays?

Sir WILLIAM MULOCK : Un étranger est un étranger.

M. J. D. REID : Eh bien ! Pourquoi ne s'appliquerait-il pas à la France aussi bien qu'à tout autre pays?

Sir WILLIAM MULOCK : Parce que l'article 9 de la loi de 1897 dit qu'il ne s'appliquera à aucun pays où il n'existe pas de loi prohibant l'emploi d'ouvriers canadiens.

M. J. D. REID : Je ne comprends pas encore. Le ministre a dit tout d'un trait que le mot "étrangers" s'appliquerait à n'importe quel autre pays——

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne l'ai pas dit. Un étranger est un citoyen d'un pays étranger, et pour ce qui est du Canada, les citoyens de tous les pays du monde, à l'exception des sujets britanniques, sont des étrangers.

M. TALBOT : J'ai entendu les députés de King (M. Fowler) et de Grenville (M. Reid) parler en faveur de l'immigration française. Aujourd'hui, dans un but particulier, ils demandent que l'on mentionne spécialement dans ce bill les paysans ou immigrants de France ; cependant, si je me rappelle bien ce qui s'est passé au cours de cette session et de plusieurs sessions précédentes, vous vous êtes plaints qu'il y avait déjà trop de Canadiens-français au Canada. Bien que nous soyons les descendants de gens qui vinrent s'établir ici il y a deux ou trois siècles, vous dîtes que notre loyalisme laisse à désirer.

Quelques VOIX : Non, non.

M. TALBOT : Vous nous accusez de manquer de fidélité. Vous voulez faire insérer dans ce bill un article spécialement destiné à permettre l'importation de paysans de France au Canada, lorsque vous n'avez aucune confiance dans les descendants de ceux qui quittèrent la France il y a trois cents ans pour venir s'établir ici. Je tiens à savoir

si vous parlez sérieusement et sur quoi vous vous appuyez pour plaider d'une façon aussi chaleureuse en faveur de l'immigration française.

M. FOWLER : L'honorable député de Bellechasse m'a attaqué en me faisant dire qu'il y a déjà trop de Canadiens-français dans ce pays.

M. TALBOT : Je conteste cette allégation. Je n'ai pas dit——

M. FOWLER : La déclaration du député de Bellechasse est complètement fausse.

Quelques VOIX : Ah ! ah !

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. TALBOT : Je soulève une question d'ordre.

M. FOWLER : Je proteste contre l'insinuation de l'honorable député.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Que ces messieurs veuillent bien se rasseoir. On va nous dire quelle est cette question d'ordre.

M. TALBOT : Je n'ai jamais dit que les honorables députés de King et de Grenville s'opposaient à ce qu'il fût permis à des Français d'immigrer ou de vivre au Canada. Mais je doute qu'ils aient le droit de demander et qu'ils soient sincères en demandant—dans le but d'attirer l'attention sur un point particulier—qu'il soit fait une exception dans ce bill en faveur de l'immigration française, car, je l'ai dit, depuis que cette session est commencée, la gauche——

Quelques VOIX : Ah bah !

M. TALBOT : L'honorable député (M. Fowler) peut hausser les épaules et sourire tant qu'il le voudra, c'est là ce que j'ai dit et je m'en tiens à chacune des paroles que j'ai prononcées.

M. FOWLER : Dites-nous quelle est votre question d'ordre ?

M. TALBOT : Voici : L'honorable député n'a pas droit de me faire dire ce que je n'ai pas dit. Je doute qu'il soit sincère en insistant si particulièrement sur la question de l'immigration française.

M. FOWLER : L'honorable député (M. Talbot) n'a pas exposé de question d'ordre. Il s'est contenté de dire—et sur ce point, j'en appelle au jugement du comité—que les députés de King et de Grenville avaient déclaré qu'il y a trop de Français au Canada.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : A l'ordre !

M. FOWLER : Les membres du comité savent parfaitement ce que l'honorable député a dit——

L'ORATEUR-SUPPLEANT : J'ai plus d'une fois décidé cette question. Si, accusé d'avoir fait une certaine déclaration, un député nie l'avoir faite, les autres députés sont obligés d'accepter cette dénégation, lors même qu'ils n'y croiraient pas.

M. FOWLER : Je me soumets toujours de bonne grâce aux décisions du président, surtout lorsque c'est vous monsieur, qui présidez à nos délibérations. Je m'incline donc volontiers devant la décision qui vient d'être rendue. L'honorable député (M. Talbot) ayant nié avoir dit que je lui ai entendu dire et ce que 50 ou 60 témoins lui ont entendu dire également, j'accepte volontiers sa dénégation.

M. TALBOT : Je m'en rapporte au compte rendu des débats.

M. FOWLER : J'espère que l'honorable député (M. Talbot) sera satisfait de mon explication. Il a dit que j'avais parlé en faveur de l'immigration des paysans de France ; cependant, il est de fait que je ne les ai jamais mentionnés. L'honorable député est peut-être en ce moment dans un état qui le rend incapable de comprendre une déclaration claire et catégorique ? S'il en est ainsi—et ses paroles et sa conduite démontrent que je ne me trompe guère—il est tout naturel que nous l'excusions. Nous n'insisterons pas davantage sur ce point.

M. TALBOT : M. le président, je désire que vous me disiez si l'honorable député (M. Fowler) a droit de faire une insinuation comme celle-là. S'il est capable de parler de la sorte dans cette enceinte, j'espère qu'il sera assez homme pour en faire autant en dehors.

M. FOWLER : Je suis assez homme pour répéter n'importe où ce que j'ai dit de l'honorable député (M. Talbot).

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Ces deux messieurs ayant eu leur petite passe-d'armes nous ferions bien de revenir au sujet qui doit nous occuper.

M. J. D. REID : L'honorable député de Bellechasse ayant parlé de moi, peut-être me sera-t-il permis dire que je crois devoir attribuer à l'honorable député (M. Léonard), dont le fauteuil est voisin du mien, l'observation qui a été faite au sujet des paysans de France. Pour ma part, je ne les ai pas mentionnés ni j'ai dit un seul mot des Français. Je voudrais qu'il vînt au Canada des immigrants—c'est-à-dire de bons immigrants—de tous les pays. Si l'honorable député de Laval (M. Léonard) a parlé d'une catégorie d'immigrants en particulier, il l'a fait de lui-même et sans que je me sois occupé de le lui suggérer. Je ne sais même pas ce qu'il a dit, car, à mon grand regret, je ne comprends pas un mot de français. Je ne voudrais pas que l'honorable député de Bellechasse songeât à m'attribuer des sentiments que je n'ai pas exprimés. Je le répète, je serai heureux de voir arriver au Canada des immigrants—c'est-à-dire de bons immigrants—de n'importe quel pays du monde. Je me suis opposé, cepen-

dant, à l'importation d'ouvriers de qualité inférieure, et les nationalités italienne ou syrienne sont les seules que j'aie mentionnées ; je n'ai jamais dit un seul mot des ouvriers français. De ceux-ci, il en est venu à différents temps dans mon comté ; c'étaient des ouvriers de premier ordre et je suis sûr qu'on peut leur décerner le même certificat dans toutes les parties du pays où on les a vus à l'œuvre.

Tous les députés de la gauche qui ont traité cette question n'ont parlé que de la main-d'œuvre italienne, syrienne et chinoise, et par conséquent, l'honorable député de Bellechasse a fait une déclaration absolument injuste à l'égard de la gauche.

M. TALBOT : Je veux que l'on me comprenne bien.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Cette discussion pèche contre le règlement.

M. TALBOT : Je n'ai rien dit de la déclaration de l'honorable député, par rapport à l'immigration française, qui ne fût conforme à la vérité des faits. J'ai dit que j'étais surpris de l'entendre parler de la sorte.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : J'espère que l'honorable député voudra bien écouter le président. Il continue de parler pendant que le président adresse lui-même la parole à la Chambre. Cete discussion est contraire au règlement. Je désire que cela soit parfaitement compris.

M. BOYD : Dans sa réponse à l'honorable député de Laval (M. Léonard) l'honorable ministre qui a charge de ce bill m'a paru dire qu'il s'appliquera seulement aux pays où il existe une loi contre la main-d'œuvre étrangère. Quant à ceux des nôtres qui vont chercher des garçons de ferme à l'étranger, voudra-t-il me dire si je l'ai bien compris et si, dans ce cas. les colons américains actuellement au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest qui envoient chercher de l'aide aux Etats-Unis pour faire leurs récoltes, comme ils vont en envoyer chercher, pourraient être condamnés à l'amende ?

Sir WILLIAM MULOCK : Il n'est pas question de cela du tout dans ce bill; c'est la loi de 1897 qui établit tous les droits qu'ils peuvent avoir.

M. BOYD : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire jusqu'à quel point la loi de 1897 peut les atteindre ? Ne serait-il pas possible d'insérer dans le présent bill une clause établissant clairement que cette loi ne s'applique pas aux garçons de ferme? C'est là un point très important pour l'ouest, car il va falloir au moins 25,000 hommes de plus pour cueillir la moisson de cette année au Manitoba et au Nord-Ouest ? Il y a deux ans, il en a fallu 20,000 et tout le monde admet que la moisson de cette année est plus considérable que celle de 1902. Il ne faut mettre aucun obstacle à l'exécution de ces travaux. Voilà de quoi corroborer l'objection que j'ai soulevée cet après-midi contre mesure si susceptible de provoquer un débat. la présentation, à cette heure tardive, d'une Ce retard est inexcusable. Cependant, je crois que le ministre devrait consacrer un peu de son temps à la rédaction d'un article qui empêchât ce projet de loi de mettre le moindre obstacle à l'exécution de ces travaux.

M. FOWLER : L'honorable député de Macdonald semble avoir raison. Le ministre cherche à prévenir l'importation d'artisans et de journaliers en cas de grève pour aider aux industriels à forcer la main aux ouvriers de ce pays. En travaillant à faire disparaître cette difficulté il faut se garder d'en créer une autre plus considérable. Il est très important que les colons de l'Ouest canadien puissent se procurer de la main-d'œuvre à bon marché et que les colons américains puissent demander à leurs connaissances des Etats-Unis de venir les aider dans leurs travaux de ferme et de s'établir eux-mêmes dans le pays s'ils le désirent. Je crois que le ministre ferait bien de suivre ce conseil et de présenter, à la prochaine session, un bill irréprochable et qui aura l'effet que le bill actuel est destiné à avoir, mais n'aura pas; son titre qui lui va si mal suffit à faire voir comme il est mal conçu. Lorsqu'il aura été taillé en pièces et qu'il restera seulement deux articles dont l'un ne comprend que deux lignes, il sera devenu parfaitement ridicule.

M. PUTTEE : Les honorables députés qui ont adresé la parole connaissent-ils l'article 8 de ce bill évidemment destiné à la construction d'un nouveau chemin de fer et qui touche à la question de la main-d'œuvre étrangère qui a grandement préoccupé certains messieurs au cours de la présente session ? L'honorable député demande que ce bill soit étouffé.

M. HENDERSON : Qui a dit cela ?

M. PUTTEE : Je m'exprime dans un langage plus clair, mais c'est ce que l'honorable député a voulu dire en demandant que l'étude de ce bill fut remise à l'année prochaine. Il a été institué une commission d'enquête. Bien qu'elle n'ait pas encore fait son rapport, il y a lieu de croire que les représentations faites par l'association des Ingénieurs du Canada ont été confirmées et que les travaux préliminaires de construction du nouveau chemin de fer que le peuple va être appelé à payer sont presque tous confiés aux soins d'ingénieurs étrangers. La décision de cette question va-t-elle être remise à plus d'un an ? Voilà ce que demandent ces messieurs. Ce chétif amendement dont on s'occupe depuis trois heures ne signifie rien et on s'attarde à le discuter pour nous empêcher d'arriver à l'étude des articles importants du bill.

M. SCOTT : Je vois dans les journaux qu'un certain nombre de ces ingénieurs ont été renvoyés aux Etats-Unis. Nous avons donc une loi qui répond aux exigences de la situation. Nous voici rendus à la première semaine d'août 1904, et il est probable qu'une autre session aura lieu l'hiver ou le printemps prochain. Il n'est guère vraisemblable qu'il nous arrive, avant cette époque, bien des millions de ces Italiens inacceptables, dans les circonstances actuelles.

M. PUTTEE : Je ne veux pas laisser passer cette déclaration sans la contredire. Voici ce que dit le secrétaire de l'Association des Ingénieurs :

Nous avons tout lieu de croire que, jusqu'à la date où cette lettre fut écrite, pas un seul étranger n'a été dérangé. M. H. A. Kyle qui a écrit la lettre dans laquelle les Canadiens sont vilipendés, M. A. G. Allan qui parle du roi comme d'un drôle, et tous les autres, sont encore ici à toucher des appointements élevés, bien qu'on ait établi leur grossière incompétence et que des sujets britanniques ayant les aptitudes requises soient sans emploi et que leur famille soit dans la gêne.

Ils disent que pas un homme n'a été renvoyé, mais qu'ils occupent encore tous les mêmes situations au Grand Tronc, comme avant l'enquête faite par le juge Winchester.

M. FOWLER : D'après la loi actuelle, ces hommes peuvent être renvoyés. C'est ce qu'on nous laisse entendre. Un de ces ingénieurs a été arrêté par ordre du département de la Justice, s'il faut en croire les journaux. Si nous avons une loi d'après laquelle les étrangers peuvent être renvoyés, qu'est-il besoin d'adopter cet article ?

M. PUTTEE : La loi actuelle est-elle suffisante ?

M. FOWLER : Le département de la Justice agit d'après cette loi, puisque cet homme a été arrêté et qu'on nous apprend qu'ils ont tous quitté le pays. Un député qui se pose en champion de la classe ouvrière a insinué que je désirais que le bill fût étouffé et que j'étais un ennemi des ouvriers. Pourtant, j'ai travaillé à leur faire rendre justice, car ils ne sauraient bénéficier de cette loi ténébreuse que l'on veut faire adopter. Il vaut beaucoup mieux adopter une loi qui ait été suffisamment étudiée, qu'une loi permettant des procédures qui seront probablement déclarées nulles et non avenues. Je crois m'apercevoir que ceux qui se donnent comme les plus grands amis de l'ouvrier ne sont pas toujours ses meilleurs amis. Un honorable député qui pose au radicalisme dans cette Chambre vient de nous lire un essai au sujet de la question ouvrière. Je le prie de vouloir bien comprendre que je crois et que le reste de la députation croit également représenter non pas les capitalistes, mais le peuple de ce pays, et que tous les hommes, au Canada, peuvent se flatter d'avoir des droits, quand même ils auraient le mauvais sort d'être capitalistes. Les membres de la droite, comme ceux de la gauche, représentent le peuple d'une façon indépendante. Je crois qu'on ne devrait pas laisser passer sans protestation une insinuation comme celle que l'honorable député de Cap-Breton s'est permis de faire il y a un instant.

M. BOYD : Je suggère que l'on ajoute, à la fin de l'article, les mots suivants : " sauf et excepté la main-d'œuvre destinée aux travaux de la ferme ".

Je désire insister de nouveau auprès du ministre sur l'importance du présent amendement, car s'il n'est pas adopté des milliers de personnes seront passibles d'une amende de mille dollars.

Sir WILLIAM MULOCK : L'article 5 de la première loi ayant trait à la main-d'œuvre étrangère, adoptée en 1897, dispose que nulle prescription de cette loi ne sera censée interdire à personne de venir en aide à un membre de sa famille, etc.

M. FOWLER : Cet article accorde une certaine latitude, mais il ne peut s'appliquer à l'importation des garçons de ferme.

Sir WILLIAM MULOCK : Vous n'entendez jamais dire qu'on ait appliqué la loi dans de pareilles circonstances. Le fait de faire venir au pays un garçon de ferme dans un endroit où il ne s'en trouve pas ne sera jamais considéré comme une contravention.

M. FOWLER : Pourquoi l'amendement ne dirait-il pas simplement " les domestiques agricoles " ?

M. GALLIHER : Parce qu'alors on pourrait proposer de faire la même exception pour une autre classe. Vous ne devez pas adopter des lois d'exception. Je ne crois pas que les craintes de mon honorable ami soient justifiables.

M. J. D. REID : Je prierai de nouveau le ministre de laisser ce bill en suspens jusqu'à l'année prochaine, attendu qu'il renferme quinze articles et que nous ne sommes rendus qu'au troisième.

M. BOYD : L'article auquel le ministre a fait allusion ne s'applique aucunement au présent cas.

Sir WILLIAM MULOCK : Mon honorable ami (M. Boyd) nous demande d'adopter certaines dispositions législatives, tandis que son voisin de gauche (M. J. D. Reid) voudrait donner le coup de grâce au projet de loi.

M. BOYD : Je ne demande pas l'adoption de dispositions législatives mais, si vous en adopter, je voudrais que ce soit dans le sens que j'indique. J'ai protesté contre l'adoption de ce projet de loi à une époque aussi tardive.

L'article est adopté.

Article 5.

Sir WILLIAM MULOCK : Je propose de rayer l'article 5.

M. FOWLER : Pourquoi le supprimer ?

Sir WILLIAM MULOCK : Afin d'acquiescer aux désirs de mes amis de la gauche et d'éviter une perte de temps, et non pas parce que je le crois inutile.

La motion est adoptée.

Article 6.

M. FOWLER : Je demanderai au ministre d'apporter ici une légère modification en insérant les mots " ou détourner " après le mot " encourager ", de manière à prévoir les deux cas et à rendre passibles d'une peine ceux qui donneront cours à de fausses indications de nature à enrayer l'immigration au Canada.

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne puis pas accepter cet amendement. Le but de l'article 8 est de réprimer une injustice commise à l'égard des particuliers qu'on attire au Canada au moyen d'affirmations décevantes. Bien différent est le cas de l'habitant du pays qui donne cours à des nouvelles vraies ou mensongères concernant la situation au Canada. Enrayer l'immigration est une toute autre chose qu'attirer des immigrants en les leurrant.

M. FOWLER : A nos yeux, le Canada est le premier pays du monde. Celui qui, par des déclarations mensongères, empêche les émigrés de venir ici améliorer leur situation nuit à la nation aussi bien qu'à ces individus. Les immigrants qui ne trouvent pas l'emploi qu'ils cherchaient, peuvent avoir de l'ouvrage ailleurs. Au Canada, personne n'a à quémander du travail. Je ne comprends pas la logique du raisonnement du ministre. Le tort causé aux particuliers me semble aussi grave dans les deux cas. De plus, c'est assurément nuire au bien de l'Etat. Je me demande pourquoi on refuse de modifier l'article en y insérant le mot " détourner " de manière à mettre ordre à cet état de choses.

Sir WILLIAM MULOCK : Un jour ou l'autre nous serions tous exposés à enfreindre une pareille loi. Quelques-uns pourraient tenir un langage moins patriotique qu'il devrait l'être. Bien des bruits circulent de temps à autre qui sont préjudiciables au pays. C'est une faute bien différente de celle qui consiste à attirer au Canada des citoyens de l'étranger afin de les exploiter. Celle-ci est une offense contre les personnes, autre chose est de répandre des nouvelles ou de tenir des propos de nature à influer sur les décisions des habitants d'un autre pays qui ne viennent pas au Canada.

M. FOWLER : Je crois que le ministre a tort de dire que tous nous tenons des propos antipatriotiques.

Sir WILLIAM MULOCK : J'avoue que mon honorable ami fait exception à la règle.

M. FOWLER : Si c'est là la règle, j'y fais certainement exception.

Article 8.

Sir WILLIAM MULOCK : Je propose de modifier le présent article en ajoutant le membre de phrase suivant, à la fin :

Et recouvrables de la même manière que les amendes mentionnées dans ledit article premier tel que modifié.

M. J. D. REID : Je prie le ministre d'ajouter les mots suivants " ou de tout ouvrage public " après les mots " chemin de fer " dans la 22e ligne. Le membre de phrase se lirait ainsi :

La construction d'un chemin de fer ou de tout ouvrage public.

Je voudrais que cette disposition ne s'appliquât pas exclusivement aux voies ferrées, mais qu'elle embrassât aussi les canaux, le dragage ou toute autre entreprise publique. Selon moi, on ne devrait pas en restreindre l'application aux chemins de fer. Nous adjugeons des entreprises considérables pour le creusement des canaux, plus considérables en réalité que pour l'établissement des voies ferrées.

Sir WILLIAM MULOCK : Mon honorable ami, le représentant de Grenville désire donner une portée plus grande au présent article et faire tomber tous les travaux publics sous le coup de ses dispositions. En principe, rien ne nous empêche d'acquiescer à sa proposition ; cependant, cette doctrine est nouvelle et il faut l'appliquer avec une certaine dose de prudence. Le présent amendement est le résultat d'un débat qui s'est engagé dans cette enceinte lors de l'étude du projet de loi du Grand-Tronc-Pacifique. Le gouvernement déclara dans cette circonstance qu'il présenterait une loi générale s'appliquant à toutes les voies ferrées subventionnées par l'Etat, au lieu d'adopter, ainsi qu'on le suggérait, une disposition visant un chemin de fer en particulier. Nous n'avons examiné que le cas des voies ferrées. Il s'en construit plusieurs et le présent article constitue déjà une innovation importante. Lorsqu'il sera en vigueur depuis quelque temps, nous pourrons décider s'il est à propos d'en étendre l'application. Je vois moi-même cette proposition d'un bon œil, mais je n'ai pas encore pris une décision à ce sujet. Nous avons seulement promis de soumettre à la Chambre un article calqué sur celui qui a été incorporé dans la loi relative au chemin de fer du pas du Nid-de-Corbeau. C'est cet article que nous reproduisons ici, après lui avoir fait subir de légères retouches sans modifier le principe sur lequel il repose. C'est le seul point de vue auquel nous nous soyons placés. Mes bons amis savent qu'il devra y avoir une autre session avant longtemps.

M. J. D. REID : Raison de plus de différer l'adoption du présent bill.

Sir WILLIAM MULOCK : Il importe que cet article soit adopté sans retard, attendu que plusieurs de ces travaux seront proba-

blement entrepris à une date rapprochée. J'espère que la construction des divisions Est et Ouest du Grand-Tronc-Pacifique sera commencée sans plus de délais, du moins les travaux préliminaires. Dès que le bill sera adopté, cette entreprise tombera sous le coup de ses dispositions. Il serait regrettable de laisser quatre mois s'écouler sans rien faire. D'ici à quatre mois, une notable partie de l'entreprise pourrait être adjugée. Nous désirons prendre nos mesures auparavant.

M. SCOTT : Cela peut-il influencer sur les prix que les entrepreneurs exigent?

Sir WILLIAM MULOCK : C'est la prétention des compagnies de chemins de fer, mais je ne la crois pas fondée, attendu que le présent article leur permet d'employer des Canadiens, tous les immigrants venus au pays et, s'il n'existe pas assez d'ouvriers, de gouvernement peut les autoriser à en faire venir de l'étranger. A mon avis, et mon honorable ami, le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) partage cette opinion, grâce à cette entreprise, le ministre pourra faire venir des pays qui nous conviennent toute la main-d'œuvre nécessaire que les entrepreneurs ne pourraient pas se procurer au Canada; tandis qu'en omettant le présent article, nous pourrions probablement faire construire la voie ferrée par des terrassiers nomades, qui ne ferrée par des terrassiers nomades, qui ne contribueraient que leurs labeurs aux progrès du pays.

L'entreprise achevée, ils quitteraient le Canada, emportant leurs économies, sans que le pays ait retiré aucun fruit de leur passage. A notre avis, le présent article nous permettra de choisir les immigrants sans en diminuer nécessairement le nombre. Je ne crois pas qu'il influe d'une manière sensible sur les frais de premier établissement de la voie ferrée. Je comprends que les compagnies s'insurgent contre ce projet de loi. Je comprends qu'elles désirent avoir leurs coudées franches, persister dans leurs anciennes pratiques et mener l'entreprise d'après leurs vieilles méthodes ; mais je doute qu'il soit de l'intérêt public de permettre que des grands chemins de fer tels que le Transcontinental soient construits sans qu'on ait égard à la population qui en supporte les frais et à la colonisation du pays. Le présent projet de loi sera favorablement accueilli dans toute l'étendue du Canada et, en tant qu'il s'applique au Grand-Tronc-Pacifique, il sera avantageux pour le pays.

M. BARKER : Je signalerai d'une manière particulière au ministre les dix premières lignes de l'article 8 qui semblent n'avoir aucun rapport au but que poursuit le projet de loi. Les dispositions qu'elles contiennent n'ont pas trait à la question de la main-d'œuvre. Elles seraient probablement de mise dans une loi réglementant les entreprises publiques ou accordant des subventions. Elles se rapportent exclusivement à l'adjudication des entreprises et ne concernent pas les ouvriers engagés par les entrepreneurs. Ces dispositions demandent à être étudiées attentivement ; avec beaucoup plus de soins qu'on paraît en avoir apporté à la rédaction du présent article. Chacun sait que, vu la somme énorme de travail qui résultera probablement d'entreprises telles que l'établissement du Grand-Tronc-Pacifique, la construction d'embranchements par le Pacifique Canadien et MM. Mackenzie et Mann, les entrepreneurs canadiens dont le nombre est relativement restreint pourront difficilement exécuter tous les travaux.

Le Grand-Tronc-Pacifique, l'Etat lui-même pour la construction de la division de l'Est, MM. Mackenzie et Mann et les autres compagnies seront certainement en butte à de grandes difficultés s'ils ne peuvent accepter que les soumissions des Canadiens. Je crains que le ministre n'ait pas suffisamment réfléchi à cet inconvénient. Les entrepreneurs canadiens, relativement peu nombreux, constatant la quantité énorme des travaux à exécuter d'ici à 3 ou 4 ans, pourraient se donner la main et dicter leurs volontés aux compagnies de chemin de fer qui sont obligées de mener à bonne fin des entreprises colossales à très bref délai. Ce n'est pas à dire que je ne préfère pas que ces travaux soient adjugés à des Canadiens; cependant cette partie de l'article demande à être étudiée avec beaucoup plus de soins qu'il n'est possible de le faire à cette époque tardive de la session. Le ministre devrait examiner cette question de concert avec ceux qui la connaissent davantage et qu'elle intéresse plus particulièrement. Même en admettant qu'une entreprise subventionnée par l'Etat ne doive être adjugée qu'à un Canadien, on se trouve en face d'un grave problème qui mérite une étude attentive. Ces dispositions peuvent être très onéreuses pour les compagnies et on ne devrait pas agir à la hâte. Je le répète, je désire autant que le ministre accorde la préférence aux Canadiens ; mais encore faut-il que le bon sens et la raison nous servent de guide.

M. ALEX. JOHNSTON : L'honorable député (M. Barker) dit que ce problème n'a pas été étudié. Je désire lui faire observer qu'au cours du débat sur le projet du Grand-Tronc-Pacifique, ses collègues de la gauche l'ont discuté très longtemps. Plusieurs d'entre eux ont déclaré qu'il fallait ajouter à la loi l'article même qui fait aujourd'hui l'objet de nos délibérations. L'honorable député entreprend de démontrer que cette question n'a pas été examiné suffisamment. Je sais pertinemment qu'elle l'a été soigneusement par toute la députation, et surtout par les membres de la gauche.

M. BARKER : Je me suis efforcé de faire comprendre que je suis moi-même en faveur d'une disposition législative qui assurerait l'exécution de cette entreprise par des Canadiens. Cependant, il me semble que nous sommes à la veille d'adopter une

loi générale décrétant que seuls les Canadiens pourront soumissionner lorsqu'il s'agira de n'importe quel chemin de fer subventionné par l'Etat.

M. ALEX. JOHNSTON : Bien que je ne veuille pas interrompre mon honorable ami (M. Barker), je désire lui faire observer qu'à mon point de vue il est aussi juste d'adopter une loi générale qu'une loi particulière ne visant qu'une seule compagnie, ainsi que le voudraient certains députés de la gauche. Je pose en principe qu'en de pareilles matières toute disposition législative doit être d'une application générale, au lieu de ne viser qu'une compagnie en particulier.

M. BARKER : Je m'efforce, M. le président, de mettre le doigt sur la difficulté--

M. ALEX. JOHNSTON : Je me rends compte de la difficulté.

M. BARKER : Je ne prétends pas qu'il soit impossible de rédiger la présente loi d'une manière satisfaisante, mais je déclare que cela présente de grands inconvénients. Si le Grand-Tronc-Pacifique et d'autres chemins de fer doivent être construits aussi rapidement qu'on de dit, et si nous déclarons à MM. Mackenzie et Mann et à toutes les compagnies de voies ferrées subventionnées qu'ils ne devront pas adjuger ces entreprises à d'autres que des Canadiens, nous pourrons ne pas trouver d'entrepreneurs prêts à construire les chemins de fer que nous voudrons établir.

Sir WILLIAM MULOCK : Les Canadiens n'obtiendront pas ces entreprises si le pays ne les favorise pas.

M. BARKER : Je ne connais pas assez la situation pour rien affirmer. Je me contente de dire, conformément aux déclarations qui ont été faites de ce côté-ci de la Chambre.

Sir WILLIAM MULOCK : Non, l'honorable député contredit ces déclarations.

M. BARKER : Je raisonne dans le même ordre d'idées que mes collègues, en disant qu'on vous oblige à délibérer le présent bill pendant les dernières heures de la session sans avoir l'occasion de lui prêter toute l'attention qu'il mérite. De plus, je soutiens que cette disposition est insérée dans un bill concernant les ouvriers, bien qu'elle ne se rapporte pas à la classe des travailleurs.

Sir WILLIAM MULOCK : C'est un bill d'intérêt universel.

M. BARKER : Il s'agit de l'adjudication des entreprises publiques, ce qui est une tout autre chose qu'une question ouvrière. Autre chose est de s'occuper des ouvriers employés par l'entrepreneur, et autre chose de réglementer l'adjudication des travaux. Je suis prêt à étudier une loi qui assurerait du travail aux entrepreneurs canadiens et je crois qu'il est possible d'obtenir ce résultat. Pourtant, cette question a trop d'importance pour qu'on la tranche au moyen d'un bill dont l'objet est entièrement différent.

De plus, je ferai observer que l'autre partie de l'article décrète des peines, et des peines graves, pour toute violation de propos délibéré par fait ou négligence d'aucune disposition dudit article. Sous l'empire de nos lois il n'est pas d'usage, semble-t-il de décréter qu'une simple négligence constituera une contravention passible d'une peine. C'est une innovation, je fais présentement cette observation, mais j'ai déjà parlé au ministre à ce sujet.

M. J. D. REID : Je crois que le ministre faisait allusion à moi lorsqu'il a dit que l'honorable représentant d'Hamilton (M. Barker) n'était pas du même avis que quelques-uns de ses collègues en demandant l'insertion de certains mots. Je n'étais pas d'un avis contraire, mais je supposais que le présent article avait un certain but. Le ministre a dit qu'au cours de la session nous avons accordé une forte somme d'argent destinée à un chemin de fer de l'Etat. On veut brûler l'étape afin de s'assurer que ces fonds seront distribués à des ouvriers canadiens. Or, n'est-il pas vrai que nous avons également voté de gros crédits pour l'exécution de travaux publics--canaux, ports, etc.? et n'est-il pas vrai que, à l'heure qu'il est, des dragueurs américains ayant à leur bord des équipages exclusivement composés d'Américains exécutent des travaux de l'Etat.

L'entreprise est probablement adjugée à un Canadien qui la transporte aussitôt à des Américains qui font l'ouvrage à l'aide d'un outillage et d'ouvriers qu'ils ont fait venir des Etats-Unis, de sorte que l'ouvrier canadien ne reçoit pas un seul dollar des fonds publics. Si le ministre brûle d'un tel désir de voir les deniers publics profiter aux entrepreneurs canadiens, pourquoi ne fait-il pas en sorte que l'argent que le gouvernement lui-même dépense tourne à leur avantage ?

Le ministre a expliqué pourquoi cette disposition doit s'appliquer aux chemins de fer subventionnés. Pourtant, celui qui reçoit une subvention de $6,400 par mille de voie ferrée doit dépenser plus de deux fois autant d'argent que ne lui fournit pas le Trésor. Cet article prescrit que l'entreprise doit être adjugée à des Canadiens ; or, le gouvernement fait exécuter d'autres travaux exclusivement aux frais du public et le ministre ne trouve pas à redire lorsqu'il voit des citoyens américains profiter de cette aubaine. La présente loi n'est-elle pas une loi d'exception de la pire espèce ? Le ministre prétend qu'il n'a pas eu le loisir d'étudier son application aux travaux publics.

Sir WILLIAM MULOCK : Je n'ai pas dit cela.

M. J. D. REID : Alors, si le ministre en a eu le loisir, il est d'autant plus coupable de ne pas l'avoir fait.

Sir WILLIAM MULOCK : Je n'ai pas dit que nous n'avions pas examiné la question.

M. J. D. REID : J'ai compris que le ministre disait que le cabinet avait pris la décision de ne pas introduire dans la loi cette disposition législative. Je suppose qu'il avait un motif pour ne pas le faire. Est-ce parce que le ministre désire que ces entreprises soient adjugées à des Américains ? les seuls qui sont en mesure de faire concurrence à nos entrepreneurs et qui, en réalité, les supplantent. Lorsqu'ils ont mené une entreprise à bonne fin de l'autre côté de la frontière, leur flottille est prête à venir au Canada où ils travaillent au prix coûtant, afin de priver d'ouvrage nos entrepreneurs de dragage. Aussi, il me paraît légitime d'ajouter ces mots, afin que cette disposition s'applique à toutes les entreprises publiques. Lorsqu'il s'agit de travaux de l'Etat, chaque dollar dépensé est puisé dans le Trésor, tandis que s'il s'agit d'un chemin de fer, le pays paie le tiers des frais et les particuliers fournissent le reste. Plusieurs chemins de fer ont été subventionnés à cette session et je demanderai au ministre si cette prescription ne les concerne pas autant que le Grand Tronc.

M. ALEX. JOHNSTON : Assurément.

M. J. D. REID : Quelques-uns de ces chemins de fer recevront $3,000 par mille; pourtant, chacun sait que cette somme n'est pas suffisante pour établir une voie ferrée et que l'appoint doit être fourni par des capitalistes. Certes, si cette disposition est légitime lorsqu'il s'agit de chemins de fer, elle doit l'être également lorsqu'il s'agit de travaux publics exécutés uniquement aux dépens de l'Etat.

M. RALPH SMITH : L'entrepreneur qui exécute une entreprise publique ne reçoit aucun cadeau du gouvernement.

M. J. D. REID : Je parle d'une entreprise adjugée par le gouvernement.

M. RALPH SMITH : Je désire que l'honorable député (M. J. D. Reid) se rende compte de la différence. La subvention accordée à une compagnie de chemin de fer est un cadeau fait à cette dernière, tandis que l'entrepreneur de travaux publics ne touche que le prix de son travail.

M. BARKER : Mais, franchement, si nous exigeons qu'un entrepreneur canadien exécute des travaux qui ne sont qu'en partie à la charge de l'Etat, à plus forte raison devons-nous imposer la même condition lorsque nous supportons le coût entier d'une entreprise.

M. RALPH SMITH : Dans un cas vous ne donnez rien et l'Etat est propriétaire, tandis que le bill a trait à des travaux auxquels vous contribuez mais qui appartiendront à la compagnie une fois parachevés.

M. J. D. REID : L'honorable député consent à ce qu'une entreprise soit adjugée à des citoyens des Etats-Unis qui sont nos seuls concurrents ?

M. RALPH SMITH : Je désire la même chose que mon honorable ami ; mais je crois que ce serait folie d'étendre la portée du bill, puisque certains députés la trouvent déjà trop considérable.

M. J. D. REID : L'honorable député dit que, lorsqu'une entreprise est adjugée à des Américains, la population en profite parce que le prix en est un peu moins élevé. Dans le cas d'un chemin de fer qui reçoit une subvention de $3,000 par mille, la population en profite également.

M. RALPH SMITH : Le chemin de fer appartient à la compagnie, tandis que dans l'autre cas, l'avantage est au gouvernement.

M. J. D. REID : Je ne veux pas entendre parler de cette proposition qui permet aux capitaux canadiens de prendre le chemin de l'étranger. Naturellement. les dispositions du présent bill ne s'appliqueront pas aux travaux en cours d'exécution ; cependant, une foule d'entreprises seront adjugées à des Américains et l'argent qu'elles coûteront devrait rester au Canada. La députation entière sait que le présent bill vise uniquement le Grand-Tronc-Pacifique. Ce n'est pas sans raison puisque, en somme, c'est le pays qui le construira. Néanmoins, est-il juste de mettre sur le même pied les chemins de fer de moindre importance auxquels l'Etat ne verse qu'environ le tiers des frais de premier établissement ? Si vous leur appliquez les dispositions du présent projet de loi. vous leur imposez des obligations qui contrebalancent la subvention qu'ils reçoivent. Ce bill est une injustice pour les entrepreneurs qui construiront ces voies ferrées ainsi que pour le public, en tant qu'il s'applique à ces entreprises. Aussi, je supplie de nouveau le ministre d'accueillir favorablement ma proposition et d'ajouter les mots " ou de tout ouvrage public."

M. LOGAN : Lorsque les amis de l'honorable député étaient au pouvoir, si le ministère des Travaux publics ou des Chemins de fer accordait une entreprise, le gouvernement ne prenait aucun moyen de protéger les ouvriers du Canada. Mais, depuis l'adoption de la résolution des salaires courants il y a quatre ans, la clause suivante fait partie de tous les contrats que signe le ministère des Travaux publics :

> Tous les ouvriers employés aux travaux énumérés dans ledit contrat ou exécutés en conformité de ses stipulations devront être domiciliés au Canada, à moins que le ministre ne soit d'avis qu'il est impossible de se procurer des ouvriers canadiens, ou qu'il existe des raisons d'urgence ou d'autres circonstances spéciales qui font que l'observation de la stipulation précitée relativement à l'emploi d'ouvriers domiciliés au Canada, serait préjudiciable à l'intérêt public.

Tous les marchés passés par le ministère des Chemins de fer renferment la clause qui suit :

Nul ouvrier qui ne sera pas un citoyen canadien ou qui ne sera pas domicilié au Canada, ne sera employé aux travaux adjugés à l'entreprise par le présent contrat ; mais le ministre, s'il le juge à propos, pourra, par écrit, dispenser l'entrepreneur d'observer cette clause en tout ou en partie.

Grâce à ces stipulations, les ouvriers doivent être des citoyens canadiens ou être domiciliés au Canada.

M. TAYLOR : Je demanderai à l'honorable député quels avantages en retirent les ouvriers canadiens ? Celui qui signe avec l'Etat un contrat renfermant cette stipulation, s'il veut employer des ouvriers américains, n'a qu'à les faire venir au Canada la veille et les engager le lendemain. Ces ouvriers après avoir séjourné une nuit au pays sont domiciliés au Canada. Cette stipulation ressemble à la loi de la main-d'œuvre étrangère ; c'est une véritable blague. Il n'y a pas en ce pays une seule entreprise à laquelle des étrangers ne travaillent pas. Je pourrais en citer plusieurs où des Canadiens ne peuvent pas obtenir de travail, parce que les emplois sont confiés à des travailleurs des Etats-Unis.

M. LOGAN : Malgré tout le respect que je professe pour les connaissances légales de l'honorable député, j'ose déclarer qu'à mon avis sa définition du domicile au Canada est franchement impossible. Nul tribunal ne voudrait dire qu'un individu est domicilié au Canada s'il est arrivé de la veille pour travailler à une entreprise publique avec l'intention de quitter le pays lorsqu'elle sera parachevée.

M. J. D. REID : A ma connaissance, dès que le gouvernement eut adjugé une entreprise à certains entrepreneurs, plusieurs de leurs ouvriers sont venus se fixer dans la localité, ont loué des maisons et se sont mis à l'ouvrage. Ces ouvriers ne serait-ils pas censés être domiciliés au Canada ?

Sir WILLIAM MULOCK : Sous l'empire des dispositions du présent article, ces ouvriers auraient le droit de se mettre à l'œuvre dès le lendemain, pourvu que l'agent d'immigration fût convaincu que ce sont des immigrants de bonne foi.

M. J. D. REID : Ils apportent leur mobilier et déclarent qu'ils viennent au Canada dans l'intention de s'y établir ; mais ils retournent aux Etats-Unis aussitôt l'entreprise terminée.

Sir WILLIAM MULOCK : Alors, que propose l'honorable député ?

M. J. D. REID : Je propose d'insérer les mots " ou tout ouvrage public ". Alors l'entrepreneur sera un Canadien. Tous les entrepreneurs ont une équipe d'ouvriers qui travaillent sous leurs ordres. Lorsqu'un citoyen américain ayant sa flotille de dragueurs obtient une entreprise il amène avec lui une foule de personnes qui traînent à leur suite d'autres ouvriers, de sorte qu'en réalité la plus grande partie des travaux est exécutée par des citoyens américains et l'argent sort du pays. Si le ministre consent à faire tomber les travaux publics sous le coup des dispositions de l'article, il fera plaisir aux ouvriers et à la population en général, attendu que les millions que nous avons votés cette année pour des entreprises publiques seront distribués à des Canadiens et demeureront dans le pays.

M. LENNOX : Il me semble que si certains députés étaient moins portés à faire de temps à autre une incursion dans le domaine de la politique, les choses n'en iraient que mieux. Le représentant de Cumberland (M. Logan) s'est empressé de faire ressortir que l'ancienne administration ne parlait pas dans les contrats qu'elle signait de la classe d'ouvriers que les entrepreneurs devaient employer. Eut-il raison, que cela ne changerait rien à la situation. Pourtant l'honorable député me permettra de lui dire que son assertion est dénuée de fondement. Qu'il consulte les archives du ministère et il constatera que la majorité, sinon la totalité des contrats renferment une clause stipulant que l'entrepreneur ne devra employer que des sujet britanniques.

M. LOGAN : L'honorable député peut-il me citer un seul contrat antérieur à l'année 1900 où se trouve cette stipulation ?

M. LENNOX : Oui ; j'en ai un dans la main qui fut signé, en 1895 ou 1896, par l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) et Corry et Laverdure relativement au canal de la vallée de la Trent. Il renferme la clause suivante, qui n'est pas imprimée mais écrite : " Il est par le présent entendu et convenu que personne autre que des sujets britanniques ne sera employé aux travaux présentement adjugés à l'entreprise". Que mes collègues qui cherchent à pallier leurs fautes en évoquant les erreurs d'autrui, me permettent de leur dire que s'ils consacraient autant de temps que moi à scruter les contrats signés de temps à autre, ils deviendraient familiers avec cette clause et sauraient qu'elle se trouve dans la majorité, sinon dans la totalité des contrats signés par l'ancien gouvernement conservateur.

M. LOGAN : L'honorable député veut-il nommer un autre contrat ?

M. LENNOX : Ce n'est pas mon habitude de faire des assertions à moins de pouvoir les prouver. Je n'ai pas d'autres contrats à la main ; aussi je n'en citerai pas d'autres, mais j'affirme à l'honorable député que je pourrai lui en désigner une multitude d'ici à vingt-quatre heures, s'il désire connaître la vérité.

On nous demande si nous trouvons à redire à l'article qui exige que les ouvriers soient domiciliés au pays ou soient des citoyens du Canada. Le mot " domicilié " est bien vague et son emploi est dangereux. Ainsi que l'a dit le représentant de Leeds, une personne arrivée la veille peut être domiciliée au Canada le lendemain. Si elle n'a pas de foyers et va d'un endroit à l'autre à la recherche d'un emploi, elle est tout aussi bien domiciliée au Canada le lendemain que si elle y demeurait depuis deux semaines ou deux années. Celui qui se crée un foyer nouveau est domicilié dans un endroit et celui qui n'a pas de domicile régulier en acquiert un sous le toit qui l'abrite.

L'article est adopté tel qu'amendé.

M. TAYLOR : Vu qu'il est minuit et que la Chambre a siégé jusqu'à deux heures et demie hier matin, je demande au ministre des Finances de proposer que le comité lève sa séance, rende compte de ses délibérations et siège de nouveau au commencement de la séance du matin. Il n'a pas de reproches à faire à l'opposition qui a fait tous ses efforts pour respecter l'entente intervenue entre le premier ministre et le leader de la gauche, afin que la prorogation ait lieu samedi, si c'est possible, ou lundi, au plus tard. Cependant, aucune mention particulière n'avait été faite des deux bills dont l'étude a exigé beaucoup de temps.

Sir WILLIAM MULOCK : Les derniers articles qui restent à adopter ne donnent guère prise à la discussion. Nous avons vidé les questions controversées et il n'y a pas de raisons de ne pas terminer l'étude du préjet de loi.

M. TAYLOR : Le bill a été tellement mutilé qu'il faut le réimprimer avant de nous demander de nous en occuper davantage. En vérité, personne ne sait exactement quelle est sa teneur actuelle.

Sir WILLIAM MULOCK : Si le bill franchit l'étape du comité, je m'engage à attendre à demain matin avant de demander qu'il soit voté en troisième délibération.

M. TAYLOR : Assurément, vous n'entendez pas le faire voter en troisième délibération avant qu'il soit réimprimé ?

Sir WILLIAM MULOCK : Pourquoi ne pas le mettre en état de franchir toutes les étapes ?

L'honorable M. FIELDING : J'avoue volontiers que les défaites de la gauche nous ont facilité l'expédition de la besogne depuis quelques jours et nous leur en sommes reconnaissants. Ils devraient, il me semble, consentir à ce que le bill franchisse l'étape du comité. S'il faut le réimprimer, c'est une raison de plus d'en finir ce soir. Nous pourrons attendre à demain avant de le voter en troisième délibération, surtout si l'article en suspens ne prête pas le flanc à la discussion.

M. TAYLOR : Je suis certain que chaque articles provoquera un peu de discussion. Si le ministre veut terminer l'étude du budget, je concours à consacrer une heure ou une heure et demie à cette besogne.

Sir WILLIAM MULOCK : Vous suffira-t-il d'une heure, demain, pour adopter ce bill ?

M. TAYLOR : Je ne voudrais pas rien promettre.

Sir WILLIAM MULOCK : Si mon honorable ami ne désire pas retarder l'adoption de ce projet de loi, je consentirais à attendre pour le faire voter en troisième délibération.

M. SPROULE : Si le ministre désire faire adopter ce bill, mais nous n'avons pas l'intention de causer des retards inutiles nous voulons seulement le rendre aussi parfait que possible.

Sir WILLIAM MULOCK : Il faudrait que la Chambre l'adopte au plus tôt, attendu que le Sénat attend après nous. Le Sénat ne s'occupe pas du budget, mais il étudie les lois et il faudrait terminer ce soir l'étude de celle-ci.

M. TAYLOR : Le ministre espère-t-il que le Sénat gobera ce bill en 24 heures ?

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne veux pas conjecturer ce que fera le Sénat, mais plus tôt il recevra ce projet de loi, plus tôt il pourra s'en occuper.

Article 9.

M. BARKER : Je conseille au ministre d'ajouter le mot " illégalement " après les mots " qui a " dans la cinquième ligne. Il se peut qu'une personne vienne au Canada contrairement aux dispositions de la loi et qu'elle ait été aidée ou encouragée par quelqu'un sans l'avoir été illégalement.

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne m'oppose pas à ce que l'article soit modifié en ce sens.

Article 13.

Sir WILLIAM MULOCK : Vu que nous avons supprimé l'article 2, les mots suivants " dudit acte de 1897 tel que modifié ou " ne sont plus nécessaires.

M. BARKER : Je crois que nous pourrions laisser cet article 13 en suspens jusqu'à demain matin.

Sir WILLIAM MULOCK : Je crois comprendre quelle est la difficulté que prévoit mon honorable ami ; mais lorsque je lui aurai fourni des explications, il verra qu'elle n'est pas grave, j'en suis sûr. Cet article 13 ne s'applique qu'à la classe d'immigrants désignés dans l'article 10, à savoir, à ceux qui sont peu recommandables, les aliénés, les personnes souffrant de maladies repoussantes ou contagieuses, les prostituées, etc.

M. BARKER : Ne vaudrait-il pas mieux mentionner l'article 10 ?

Sir WILLIAM MULOCK : Je l'avais inscrit en marge, mais j'ai cru qu'il n'était pas nécessaire d'en faire mention, vu que nous avions supprimé le paragraphe premier de l'article 2. Je consens à laisser l'article tel qu'il était. L'agent d'immigration n'a pas le pouvoir de déposer les immigrants, mais il peut les retenir de manière à les empêcher de pénétrer dans l'intérieur du pays.

M. TAYLOR : Qui a le pouvoir de les déporter?

Sir WILLIAM MULOCK : En dernier ressort, c'est le ministre. La question lui est soumise.

Je propose que l'article se lise ainsi :

Tout étranger d'aucune des catégories énumérées dans l'article 10 qui s'introduit ou est amené au Canada.

L'article est adopté tel qu'amendé.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Le titre pourra être changé lors de la troisième délibération.

M. TAYLOR : Je suggère qu'on choisisse comme titre " Loi tronquant la loi concernant la main-d'œuvre étrangère."

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne crois pas que l'honorable député insiste. Je suggérerai autre chose et je laisserai au comité le soin de se prononcer. Je proposerai d'adopter le titre suivant : loi concernant les aubains et traitant d'autres sujets. C'est une loi ayant de multiples fins. Cependant, je n'insisterai pas avant demain.

Rapport est fait du bill.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Quand le présent bill sera-t-il voté en troisième délibération?

M. TAYLOR : Je conseille de le faire réimprimer.

Sir WILLIAM MULOCK : J'espère que l'honorable député n'insistera pas ; cela n'aurait pas d'autres résultats que de causer des retards.

L'honorable M. FIELDING : Je suis bien aise de profiter de l'offre aimable que l'honorable député nous a faite de consacrer une heure environ à nous débarrasser du budget.

M. TAYLOR : Cette offre n'a pas été acceptée. Il faudrait laisser en suspens quelques articles controversés, vu qu'il y a un ou deux députés qui ont à faire des commentaires qui occuperont un certain temps.

L'honorable M. FIELDING : Je comprends que nous sommes à la merci de l'opposition. Nous n'insisterons pas, vu qu'elle nous a beaucoup aidés à expédier la besogne. Je propose que la séance soit levée.

M. SPROULE : De quoi nous occuperons-nous demain?

Sir WILLIAM MULOCK.

L'honorable M. FIELDING : De la troisième délibération du bill de la main-d'œuvre étrangère, des subventions aux chemins de fer et des subsides.

La motion est adoptée et la séance est levée à minuit et dix minutes, samedi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

SAMEDI, 6 août 1904.

La séance s'ouvre à 11 heures.

IMPRESSIONS DU PARLEMENT.

M. CHARLES PARMELEE propose :

Que le troisième rapport du comité mixte des impressions soit adopté à l'exception des mots: " et qu'à compter du présent exercice financier, ledit surintendant, les premier et second aides-surintendants, et le commis de la distribution des documents imprimés du parlement reçoivent leur augmentation annuelle respective, tel que prescrit par l'Acte du service civil," et avec addition du proviso suivant : " pourvu que ledit commis de seconde classe cadette continue à remplir les mêmes fonctions que précédemment ".

M. SPROULE : Je demande quelques explications car je ne comprends rien à tout cela.

M. l'ORATEUR : L'honorable député voudrait-il donner ces explications ?

M. PARMELEE : Il s'agit de faire disparaître toute ambiguité pouvant subsister dans le premier rapport. Bien que nous n'ayons fait aucun changement dans le bureau de la distribution, nous avons adopté une nomenclature plus convenable pour désigner le personnel, et il y aura désormais un surintendant, un premier aide-surintendant et un second-aide surintendant. Ces employés ne sont pas sujets à l'acte du service civil, mais nous avons décidé d'augmenter leurs appointements de telle sorte qu'ils soient sur le même pied que les autres employés des départements du même rang, et l'amendement que je propose est destiné à faire disparaître toute ambiguité à cet égard. C'est-à-dire que nous ne rendons pas réellement ces employés sujets à l'Acte du Service civil, et que nous les laissons tels qu'ils sont actuellement sous le contrôle du comité comme employés directement responsables à la Chambre. Il y avait là un messager, attaché surtout aux écritures, et nous avons décidé d'en faire un commis de la seconde classe cadette, mais à la condition qu'il continuerait à s'acquitter des mêmes devoirs. Bien que ce fût là l'intention du comité, le rapport ne le disait pas en toutes lettres, et j'ai jugé préférable de lever tous les doutes et de spécifier que cet employé continuerait à s'acquitter des mêmes devoirs, parce que dans deux ou trois ans il aurait pu venir nous

dire : Je ne suis pas un messager, mais un commis de la seconde classe cadette, et s'il vous faut un messager, vous aurez à en nommer un autre que moi. Je crois que cet amendement fera disparaître tous les doutes à cet égard, tout en nous laissant le contrôle sur tous les officiers de la Chambre et en nous permettant de traiter chacun de ces officiers suivant son mérite.

M. LARIVIERE : Comme membre du sous-comité qui a pris ce sujet en considération, je puis dire que, personnellement, j'approuve entièrement cet amendement, que je crois être très à propos.

La motion est adoptée.

COMMISSAIRES DE L'ECONOMIE INTERNE.

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur de soumettre à la Chambre le rapport des Commissaires de l'Economie Interne, dont le greffier va donner lecture:.

Les commissaires de l'économie interne de la Chambre des communes présentent le rapport suivant :

Les commissaires recommandent que la Chambre donne son concours à la résolution qui suit, adoptée par les commissaires de l'économie interne le 25 avril 1904 :

Résolu,—Que les commissaires recommandent à la Chambre que l'allocation donnée depuis 1889 au greffier du comité des Débats de la Chambre des communes (M. Panet), savoir : $200 par année, en vertu d'une recommandation dudit comité adoptée par la Chambre le 22 juin 1889, soit discontinuée, et que ladite somme soit ajoutée à son salaire et payée conformément aux dispositions du budget de la même manière que tous les autres salaires des officiers de la Chambre des communes. Pourvu, toutefois, que ledit greffier ne reçoive aucun autre salaire ou rémuneration pour agir comme greffier dudit comité ou pour l'exécution de toute autre fonction qui pourra lui être assignée.

(Signé) N. A. BELCOURT,
Président.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) propose :

Que le rapport des commissaires de l'économie interne soit adopté.

L'objet de ce rapport est de nous en tenir à cet excellent principe que les employés retirent leurs revenus d'une seule source, et non pas de plusieurs, car cela amène de la confusion. Les revenus retirés par M. Panet ne sont en rien ici modifiés.

M. SPROULE : Est-ce que la rémunération que M. Panet a reçue d'année en année, jusqu'à présent, lui a été accordée sans qu'on se soit engagé en rien pour l'avenir? S'il en est ainsi, le nouveau changement aurait pour effet de rendre permanent ce qui n'est que temporaire.

L'honorable M. FIELDING: J'ignore quelle a pu être l'intention première, mais il semble cependant que cette rémunération ait eu un caraère permanent.

La motion est adoptée.

TERRITOIRE DU YUKON — REGLEMENTS PROMULGUES PAR LE GOUVERNEUR EN CONSEIL.

L'honorable CLIFFORD SIFTON (ministre de l'Intérieur) propose :

Que les règlements promulgués par le Gouverneur en conseil sous l'empire de l'article 47 de l'Acte des terres fédérales s'appliquant ou se rattachant au territoire du Yukon, et énoncés dans les arrêtés du conseil dont les dates respectives sont comme ci-dessous et dont copies ont été déposées sur la table, soient approuvés par cette Chambre, conformément aux dispositions de l'article 5, chapitre 3 du Statut de 1902, savoir :

Arrêté du 6 juillet 1903, Conseil privé, n° 1099 ; arrêté du 13 juillet 1903, Conseil privé, n° 1309 ; arrêté du 8 septembre 1903, Conseil privé, n° 983 ; arrêté du 17 novembre 1903, Conseil privé, n° 1909 ; arrêté du 26 novembre 1903, Conseil privé, n° 1952 ; arrêté du 28 novembre 1903, Conseil privé, n° 1954 ; arrêté du 7 décembre 1903, Conseil privé, n° 1311 ; arrêté du 21 décembre 1903, Conseil privé, n° 2102 ; arrêté du 30 janvier 1904, Conseil privé, n° 171 ; arrêté du 2 février 1904, Conseil privé, n° 192.

M. HAGGART : La procédure ordinaire est de donner avis que la résolution sera proposée demain.

Sir WILFRID LAURIER : La même procédure a été suivie l'année dernière, conformément au règlement du statut qui veut que tous les décrets ministériels se rapportant au Yukon soient déposés sur le bureau de la Chambre.

M. HAGGART : Est-ce que cela a été fait?

L'honorable M. SIFTON : Oui, depuis plusieurs semaines.

M. HAGGART : De quoi s'agit-il ?

L'honorable M. SIFTON : Les changements apportés à la loi il y a deux ans exigent que tous les nouveaux décrets ministériels se rapportant aux mines du Yukon ne restent en vigueur que jusqu'à la session suivante du parlement, et soient déposés sur le bureau de la Chambre, et approuvés par les deux Chambres, ou sans cela ils cesseraient d'être effectifs à la fin de la session. Conformément à ces dispositions, ces décrets ministériels ont été déposés sur le bureau de la Chambre il y a quelques semaines, accompagnés d'une copie de la résolution publiée dans le feuilleton de la Chambre. Le premier de ces décrets porte la date du 6 juillet 1903. Le changement apporté à ce décret a consisté simplement à insérer les mots " les bornes d'arrière de ", dans le 3e paragraphe, article 12 des règlements concernant les mines de placers. Il s'agissait de rendre le texte plus clair, et ce changement a été fait sur l'avis du commissaire des mines d'or. Quand les règlements revisés ont prescrit la méthode à suivre dans la description des claims, les personnes qui avaient pris des claims du temps des anciens règlements ont craint qu'une interprétation trop stricte des nouveaux règlements ne pût les priver d'une

partie de leurs claims, et naturellement ce n'a jamais été notre intention de porter obstacle aux droits acquis.

Le décret suivant, portant la date du 13 août 1903, autorise le département à accorder à M. Robert Henderson une inscription pour une longueur totale en façade de 2,000 pieds de placers au Yukon. M. Henderson fut le premier qui découvrit de l'or au Yukon. Il eut le malheur de perdre les claims qu'il avait entrepris tout d'abord de jalonner. Le sentiment public, au Yukon, a toujours été favorable à ce qu'on accordât une compensation à M. Henderson, et une demande en ce sens fut faite par ce dernier, recommandée par M. William Ogilvie, qui était alors le commissaire, et accompagnée d'une pétition de marchands, banquiers et autres citoyens du Yukon. Un décret ministériel fut rendu accordant ce privilège à M. Henderson, privilège dont celui-ci ne s'est pas encore prévalu, sans doute parce qu'il n'a pas encore trouvé de claim qu'il lui serait profitable d'exploiter.

M. HENDERSON : En quoi consiste ce décret, dites-vous ?

L'honorable M. SIFTON : Ce décret donne autorisation d'accorder à M. Henderson un claim de 2,000 pieds de longueur, et de la largeur ordinaire, partout où il pourrait en trouver un qui ne serait pas occupé par un autre. L'autre décret porte la date du 8 septembre 1903. D'après l'article 42 des règlements concernant les mines de placers, aucune personne employée par le gouvernement du Canada en quelque qualité que ce soit, ou aucun officier ou membre des forces de milice ne peut détenir ou faire enregistrer un claim minier. On allait même jusqu'à inclure les membres de la compagnie des carabiniers volontaires de Dawson. Cela a été jugé excessif, et le décret ministériel a été rendu afin de lever cette défense.

M. HAGGART : On a bien fait.

L'honorable M. SIFTON : Le quatrième décret porte la date du 9 mai 1903. L'article 2 des règlements stipule qu'un mineur libre pourra renouveler son certificat dans l'intervalle de 30 jours en payant un droit supplémentaire de $5. Le 2 octobre 1902, un homme du nom de E. A. Dixon obtint un certificat de mineur libre, et le 14 janvier suivant le " Mining Recorder ", à Whitehorse, a émis un certificat de renouvellement et l'a antidaté du 2 octobre 1902. On a fait observer au receveur qu'il y avait là une différence de 90 jours, et en réponse le receveur dit qu'il n'avait pas remarqué la chose, mais qu'il espérait bien que cela ne ferait rien perdre à M. Dixon, qui possédait beaucoup de claims miniers. Ce décret a été rendu afin de protéger M. Dixon contre l'erreur commise par le receveur.

Le cinquième décret, portant la date du 26 novembre 1903, réduit de $10 à $7.50 les droits pour les certificats de mineurs libres. Le sixième décret, portant la date du 28 novembre 1903, concerne les droits régaliens. L'article 52 des règlements des mines de quartz stipule que la Couronne se réservera à jamais tous droits régaliens pouvant être imposés sur les ventes des produits de toutes les mines, lesdits droits ne devant pas dépasser 5 pour 100. On doit comprendre qu'il y a des règlements différents pour les mines de placers et les mines de quartz. Les règlements des mines de quartz stipulent qu'après un certain temps le propriétaire de la mine peut obtenir un brevet ou privilège pour son claim, ledit brevet réservant à la Couronne le droit régalien.

Dans le temps que ces dispositions ont été prises, on percevait un droit régalien de 10 pour 100 sur le rendement des mines de placers du Yukon, moins une exemption annuelle. Le droit régalien sur l'or expédié du Yukon fut cependant abaissé à 2½ pour 100 par décret ministériel du 21 mai 1902. Ainsi donc, d'après le décret concernant les mines de quartz, on pouvait réserver le droit régalien de 5 pour 100, mais le droit régalien général sur les mines de placers n'était que de 2½ pour 100. Les mineurs du territoire firent observer qu'un droit régalien de 5 pour 100 pourrait être perçu sur l'or retiré des mines de quartz, et qu'un autre droit régalien de 2½ pour 100 pourrait être perçu sur le même or au moment de l'expédition. Afin donc d'établir des droits uniformes sur tout l'or extrait des claims le décret du 28 novembre 1903 a stipulé que le brevet pour un terrain minier dans le territoire du Yukon réserverait à jamais à la Couronne le même droit régalien sur les produits du terrain que ceux qui sont établis ou qui pourront à l'avenir être établis pour les mines de placers. Et dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, le brevet d'un terrain minier réservera à jamais à la Couronne un droit régalien ne dépassant pas 2½ pour 100. On voit donc que l'objet qu'on s'est proposé, avec ce décret, c'est de rendre plus uniformes les règlements concernant les mines de placers et les mines de quartz, en établissant un droit général de 2½ pour 100.

L'autre arrêté ministériel, Conseil privé n° 1954, porte aussi la date du 28 novembre 1903. Certaines personnes avaient obtenu des inscriptions pour des claims de mines de placers sur le creek Lindow, tributaire du creek Bear, dans les limites de la concession hydraulique située sur la rivière Klondike, après que le bail avait été déclaré mais avant qu'il eût été reçu à Dawson. La question s'est présentée de savoir si ces claims devaient être ou non renouvelés, et jusqu'à ce que cette question fût résolue on n'a pas permis aux mineurs libres d'exécuter la quantité de travail requise par les règlements pour leur donner droit à un renouvellement d'inscription. C'est-à-dire que, le droit d'exploiter restant en litige, les mineurs de placers ne pouvaient pas faire la part de travail qu'ils étaient tenus d'y faire. L'arrêté ministériel du 28 novembre 1903 autorisait le ministre de l'Intérieur à accorder

des renouvellements pour les claims en question sans exiger de paiement au lieu de l'équivalent en travail pour la période de temps durant laquelle les détenteurs de claims ont été arrêtés dans leurs travaux par suite du conflit avec le locataire à bail de la concession hydraulique. C'est-à-dire qu'ils furent arrêtés dans leurs travaux parce que la chose était en litige. En réalité, ces travaux furent abandonnés. On n'empêcha pas les mineurs de travailler, et par conséquent nous ne les mîmes pas à l'amende, et nous ne les forçâmes pas de payer le droit de commutation.

L'arrêté du 7 décembre 1902, Conseil privé n° 1311, est exactement le même que le dernier, à cette exception près que les claims étaient situés dans une autre concession.

L'arrêté suivant porte la date du 21 décembre 1903, Conseil privé n° 2011. Le commissaire des mines d'or s'étant prononcé en faveur d'accorder des compensations à certaines personnes qui avaient subi des pertes par suite d'une erreur d'un employé, la moitié du bas du claim minier n° 93 a été concédée à ces personnes, et cet arrêté ministériel les dispense du travail réglementaire sur le claim. Dans le temps que ce claim a été concédé, on n'avait pas l'intention de forcer ces personnes à faire ce travail réglementaire, et cet arrêté ministériel ne fait que préciser ce qu'on voulait exactement dire.

L'arrêté du 30 janvier 1904, Conseil privé n° 171, stipule que le commissaire du territoire du Yukon peut exempter de l'inscription, en vertu de règlements à cet effet, tout terrain vacant dont on pourrait avoir besoin pour un réservoir ou pour toutes autres fins hydrauliques, pourvu que ce terrain ait été au préalable prospecté et qu'on ait constaté qu'il ne vaut rien pour des mines de placers.

L'arrêté du 2 février 1904, Conseil privé n° 192, révoque les règlements se rapportant aux baux de mines hydrauliques. Ces règlements avaient été en vigueur durant plusieurs années, mais comme on n'en avait pas été absolument satisfait ils ont été révoqués en attendant qu'on puisse reconsidérer toute la chose.

La motion est adoptée.

GARE DE SAINTE-PERPETUE.

M. GEORGES BALL : Avant de passer aux ordres du jour, je désire faire remarquer au gouvernement que les citoyens de Sainte-Perpétue, comté de Nicolet, ont adressé il y a quelques mois une pétition pour demander une gare ou du moins une installation quelconque, à cet endroit, pouvant servir de salle d'attente. J'ai rencontré l'honorable ministre il y a quelques jours, et il m'a informé que la chose avait été soumise à M. Pottinger, administrateur de l'Intercolonial, et qu'on ferait droit avant longtemps à cette demande.

J'ai été fort surpris hier, en passant à cet endroit, de voir qu'on n'avait pas même mis là un wagon de voyageurs pouvant être utilisé comme salle d'attente, et qu'on s'était contenté de fournir un wagon de marchandises. Sainte-Perpétue est un endroit assez important, bien qu'il n'y ait encore là ni télégraphe ni téléphone, et le public, ne sachant pas si les trains doivent arriver ou non à leurs heures réglementaires, a souvent à attendre sans qu'il y ait là le moindre abri. J'espère donc que l'honorable ministre verra à ce que cet état de choses disparaisse au plus tôt.

RAPPORTS DE LA PRESSE CANADIENNE ASSOCIEE.

M. SAMUEL BARKER : Avant de passer aux ordres du jour, je désire attirer l'attention sur une correspondance publiée dans le numéro d'hier du " Star " de Montréal. Cette corespondance a trait à une dépêche envoyée par la Presse Canadienne Associée, et que l'on dit être la substance des observations présentées par M. Timothy Healy, à la Chambre des communes, à Londres, au sujet de l'incident Dundonald. Cette dépêche est comme suit :

M. Healy a dit qu'il croyait que lord Dundonald avait attaqué le gouvernement du Canada parce que ce gouvernement était catholique. On a trouvé fort commode, cependant, d'avoir des catholiques canadiens-français, dans les rangs de l'armée, durant la guerre contre les Boers. Mais maintenant que la guerre est terminée, un officier de l'armée impériale fait des déclarations outrageantes pour la majorité des citoyens du Canada. Il aimerait bien à savoir pourquoi on a permis à lord Dundonald de rester au Canada, lorsque tous les cœurs canadiens-français ressentaient encore vivement l'injure qui leur avait été faite.

Personne ne saurait douter que de semblables paroles sont d'une nature très inflammable, et ne peuvent que tendre à soulever des différends de races en ce pays. Personne ne saurait douter, aussi, que si tout cela a été imaginé par la Presse Associée, on n'a pu avoir là pour objet que de soulever des préjugés de race et de nuire à l'un des partis politiques du pays. Le " Times " de Londres a donné la version suivante de ce discours :

Le gouvernement s'est prononcé et a annoncé qu'il avait rappelé l'officier dont on avait à se plaindre. Mais, tant qu'il était au Canada, lord Dundonald était un officier de l'armée impériale, et le gouvernement a laissé passer six semaines avant de le rappeler, après qu'il eut fait injure aux sentiments de la majorité du peuple canadien.

Vous voudrez bien remarquer qu'on parle ici du peuple en général, et qu'il n'y a pas la moindre allusion à aucune race en particulier. Le correspondant du " Star " de Montréal a écrit à M. Healy, et voici la réponse qu'il a reçue :

J'ai reçu plusieurs lettres injurieuses du Canada, et j'ai aussi reçu la visite de la personne qui a envoyé là-bas cette prétendu substance de mon discours. Je suis assez surpris qu'un

autre journaliste cherche encore à en savoir plus long à ce sujet.

Il paraîtrait donc que le représentant de la Presse Associée s'est mis en communication avec M. Healy, et qu'il a donc eu toutes les occasions de corriger sa dépêche si tel était son bon plaisir. Il a aussi eu accès aux rapport officiels de la Chambre des communes, pour pouvoir effectuer toutes les corrections nécessaires. Que nous dit maintenant M. Healy ?

Je n'ai certainement pas prononcé les paroles transmises par le câble au Canada.

Je me suis exprimé comme on peut le lire dans le " Times ", et j'en ai peut-être dit un peu plus, ce qui, dans tous les cas, aurait encore modifié davantage le sens de mes paroles.

Le correspondant du " Star " ajoute :

La version officielle des débats parlementaires concorde exactement avec le rapport du " Times " de Londres.

Il est donc évident que les expressions dont on s'est servi étaient parfaitement voulues. Je ne veux pas retenir la Chambre bien longtemps à ce sujet, mais, en vérité, il serait difficile d'imaginer une tentative plus méchante pour dénaturer les paroles d'un homme public, sur un sujet d'une telle importance pour nous, comme cette dépêche concernant l'élément canadien-français. On ne pourrait guère mieux s'y prendre pour soulever les préjugés de race en ce pays. On ne peut, aussi, qu'en conclure que cette Presse Canadienne Associée, à laquelle le peuple canadien accorde une subvention de $15,000 par année, entreprend délibérément, pour des fins politiques, de dénaturer des nouvelles pour lesquelles on ne devrait s'inspirer que du souci de la vérité. Nous savons que la raison paur laquelle nous accordons cette subvention de $15,000 par année, c'est que nous ne recevions autrefois par le câble que des nouvelles rédigées afin de plaire à nos voisins des Etats-Unis, et nous avons consenti à verser cet argent pour savoir la vérité. Mais il paraîtrait que nous sommes encore plus mal servis que jamais. La Presse Associée ne semble plus être qu'un instrument utilisé pour des fins de parti, et je crois bien faire en attirant là-dessus l'attention de la Chambre. Je suis sûr que si cette dépêche avait comporté un blâme pour le gouvernement du jour, ou pour le parti politique représenté par ce gouvernement, nous ne nous serions pas vus dans la nécessité d'attirer là-dessus l'attention de la Chambre. L'honorable ministre des Finances serait immédiatement intervenu, et il n'aurait pas été lent à prévenir la Presse Canadienne Associée que, si elle ne faisait pas mieux son devoir, elle se ferait couper les vivres.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je n'ai pas eu le plaisir d'entendre la première partie des remarques de mon honorable ami, mais je crois comprendre qu'on veut mettre en doute l'impartialité des dépêches de la Presse Associée. Eh bien, le gouvernement n'a absolument rien à faire avec cela, et nous ne faisons ici qu'accorder une subvention à une organisation canadienne, comme nous en accordons, du reste, à bien d'autres sociétés et organisations, sur lesquelles nous n'exerçons aucun contrôle. Dans le cas où ces sociétés cessent d'être utiles, nous suspendons les subventions. Pas un membre du gouvernement n'a la moindre chose à faire avec ces dépêches. Nous sommes absolument, à cet égard, dans la même situation que mon honorable ami. Je sais que quelquefois on se plaint que ces dépêches laissent à désirer, et, comme ancien journaliste, je sais ce que ces ennuis représentent. Je sais qu'il n'est pas toujours facile de trouver, chaque jour, des nouvelles d'une grande importance ; et, dans le désir qu'on éprouve d'envoyer des nouvelles, il est facile de se laisser aller à en glisser qui peuvent paraître frivoles et inutiles. J'ai entendu formuler bien des remarques désobligeantes à ce sujet. Mais il ne faut pas oublier que les lecteurs de journaux forment plusieurs catégories, et que ce qui semble inutile à quelques-uns peut être jugé par d'autres d'une plus grande importance.

Pour ce qui est de la question d'impartialité, tout ce que je sais c'est que celui qui est principalement chargé du service de ces dépêches est un conservateur, et qu'il doit juger la politique du Canada surtout à ce point de vue. C'est le frère du propriétaire d'un journal conservateur du Canada, M. J. Ross Robertson, du " Telegram " de Toronto, un ex-membre de cette Chambre appartenant au parti conservateur. J'ai rencontré M. Robertson en Angleterre, il y a quelques années, et mon impression a été qu'il faisait honneur à la profession de journaliste. Je n'ai aucune raison de douter qu'il s'acquitte de ses devoirs avec la plus grande impartialité. Il arrive parfois que des choses paraissent dans ces dépêches qui ne sont pas agréables à ces messieurs de la gauche, comme il arrive qu'il s'en glisse aussi auxquelles les libéraux trouvent à redire. Mais on ne fait cependant alors qu'exprimer les avis des journaux ou de certains hommes publics importants. Quand il s'agit de résumer un discours ou un article de journal il y a toujours danger qu'un parti politique ou un autre se croira particulièrement visé. Par conséquent, je ne saurais croire que ceux qui sont attachés à ce service de dépêches soient animés d'un autre désir que celui de renseigner exactement le public. En faisant la part des nouvelles qui peuvent ne pas être du goût de tout le monde, je suis porté à croire que nous avons plutôt à nous louer de ce service de dépêches. Ce qu'il y a de certain, dans tous les cas, c'est que nous sommes aujourd'hui bien mieux renseignés sur les choses canadiennes en Angleterre, et sur la part d'intérêt qu'on prend là-bas aux choses du Canada. Si un homme

public, en Angleterre, prononce un discours ou écrit une lettre à notre sujet, nous en sommes immédiatement informés. Il peut se faire que nous jugions parfois ces sortes de nouvelles insignifiantes. Mais il n'en est pas moins certain que nous sommes maintenant mieux renseignés qu'autrefois. C'est là où je crois que ce service de dépêches nous est précieux. Dans tous les cas, nous n'y prenons pas plus de part que ces honorables messieurs de la gauche, et je crois devoir rappeler que ce service de dépêches est sous les auspices d'une association de journalistes du Canada, composée d'hommes appartenant aux deux partis politiques, et qui n'envisagent ce service qu'au point de vue seul des nouvelles qu'il peut fournir. Les deux partis étaient représentés dans la délégation qui est venue trouver le gouvernement afin de solliciter une subvention pour ce service de dépêches. Si ce service laisse à désirer, nous devrions réunir tous nos efforts pour l'améliorer. Mais je ne puis pas en venir aussi hâtivement que ces messieurs de la gauche à la conclusion que le personnel de service de dépêches se compose de partisans politiques, ni surtout qu'il n'a en vue que de pouvoir être utile au parti politique qui est présentement au pouvoir.

M. SAM. HUGHES : J'ai suivi avec beaucoup d'attention les explications que l'honorable ministre a essayé de nous fournir au sujet du discours de M. Healy. Je ne vois pas qu'il nous ait donné aucune explication à ce sujet.

L'honorable M. FIELDING : Je n'ai pas entendu les remarques quon a faites au sujet de M. Healy.

M. SAM. HUGHES : M. Healey lui-même répudie ce discours. Je suis allé aux renseignements, et je crois savoir comment ces nouvelles sont recueillies en Europe, et comment ces rapport sont de temps à autre préparés. Ces rapports témoignent d'une telle partialité qu'on a même commencé à s'en apercevoir dans les districts ruraux du Canada. Bien que tout ce que nous dit le ministre des Finances à cet égard soit vrai, et que le personnel de ce service de dépêches soit employé par une association—j'ignore quelle est la composition de cette association —il n'en reste pas moins avéré qu'il y a un certain louche dans la manière dont on s'y prend là-bas pour recueillir les nouvelles. Pour ce qui est des prédilections politiques de M. Robertson, il est vrai qu'il est le frère de M. John Ross Robertson, qui a été un indépendant aux tendances conservatrices ayant occupé un siège à la gauche de cette Chambre. Mais il n'y a qu'à lire le "Telegram," de Toronto pour se convaincre que s'il y a jamais eu un journal indépendant au Canada c'est bien celui-là. Ce journal s'attaque sans merci aux deux partis politiques. Mais le frère de M. John Ross Robertson a toujours été un libéral. L'autre frère de M. Robertson, à Toronto, est l'un des libéraux les plus en vue de Toronto. Ainsi donc, pour ce qui est des tendances politiques, les apparences sont qu'elles penchent plutôt du côté des libéraux. Le ministre nous a dit que ce personnel de la Presse Associée envoie au Canada tout ce qui se rapporte aux discours ou aux écrits des hommes publics d'Angleterre concernant le Canada. Laissez-moi vous dire qu'on fait encore plus. Par l'entremise du ministre de l'Agriculture et du ministre de l'Intérieur, des renseignements sont communiqués par cette agence de nouvelles, à la presse rurale du Royaume-Uni, qui sont d'une nature favorable à ce gouvernement. Cette agence de réclames fonctionne maintenant, je crois, un peu partout, en Angleterre, en Ecosse, en Irlande et dans le pays de Galles. Et ces correspondants, peut-être sans dessein avoué, peut-être aussi sans aucune collusion avec ce gouvernement, rassemblent leurs nouvelles, leurs articles de réclame et autres articles publiés dans la presse rurale du Royaume-Uni, articles chantant les louanges de ces honorables monsieurs de la droite, et ils envoient tout cela aux journaux du Canada et à nos propres frais. C'est là l'explication qu'on m'a donnée, et c'est la meilleure, aussi, que je puisse offrir. Mais cette explication ne saurait être satisfaisante, d'aucune manière, à ces honorables messieurs de la droite. Tout cela va servir à nous expliquer l'emploi qu'on a fait du mot "foreigner" aux récentes régates de Henley. J'ai obtenu à ce sujet les renseignements suivants. Ce mot "foreigner" a été employé par un Canadien au service du gouvernement du Canada, en parlant à celui qui nous a envoyé cette dépêche. Ce mot a été employé par cet officier du gouvernement et par nul autre. Et c'est sur la foi de cela, seulement, qu'on nous a télégraphié que la victoire de Scholes avait été là-bas accueillie aux cris de: "C'est le 'foreigner' qui gagne la course." Ce mot a été communiqué par un employé du département de l'Intérieur à un représentant salarié de la Presse Canadienne Associée, et c'est ainsi qu'on a pu contribuer à créer ici l'impression qu'on avait accueilli aux cris de: "C'est le 'foreigner' qui gagne la course", la victoire de Scholes.

M. ALEX. JOHNSTON : Mon honorable ami voudrait-il expliquer à la Chambre——

M. SAM. HUGHES : L'honorable ami de l'honorable député parle ici en son nom propre comme membre de cette Chambre, et il n'est pas tenu, en réponse à toutes questions que ces messieurs de la droite pourraient lui poser, de donner des noms à l'appui de ce qu'il affirme.

M. ALEX. JOHNSTON : Mon honorable ami me permettra peut-être de lui poser une question.

M. SAM. HUGHES : Si mon honorable ami demande cela comme un privilège je suis prêt à accéder à sa demande, mais non pas s'il affirme que c'est là son droit.

M. ALEX. JOHNSTON : Je sollicite cette faveur à titre de privilège, et non pas comme un droit.

M. SAM. HUGHES : J'y consens, alors.

M. ALEX. JOHNSTON : Je crois qu'il ne serait que juste de demander à mon honorable ami de nous citer le texte des renseignements envoyés au Canada par M. Robertson, et expliquant l'incident dont il vient de parler. Il doit avoir ce texte sous la main.

M. SAM. HUGHES : J'ignore de quoi veut parler mon honorable ami.

M. ALEX. JOHNSTON : C'est pourtant assez clair.

M. SAM. HUGHES : S'agit-il du texte de la dépêche ?

M. ALEX. JOHNSTON : Oui.

M. SAM. HUGHES : Mon honorable ami ignore-t-il donc que tous les journaux ont publié cette dépêche, racontant que la victoire de Scholes avait été saluée là-bas ainsi que je viens de le dire. J'avais cru que mon honorable ami voulait me demander des preuves de la façon dont j'ai raconté que cette dépêche avait été envoyée. Et je tiens à lui dire que je n'ai pas d'explication à fournir au premier venu de ces messieurs de la droite qui pourrait m'en demander. Je parle ici en mon nom propre comme membre de cette Chambre, et ma parole vaut encore plus en ce pays que la déclaration sous serment de mon honorable ami, sans compter que les faits valent ici bien mieux qu'une déclaration sous serment. Laissez-moi maintenant parler d'une autre chose qui s'est passée. Le soir même où un débat s'est élevé, à Londres, dans la Chambre des Communes, débat dont on a parlé dans ces dépêches, l'agent de la Presse Associée avait interviewé l'honorable Solliciteur général (M. Lemieux). Il a aussi interviewé le juge en chef, ou l'un des juges de la Cour Suprême. J'ignore lequel des deux, mais cela importe peu ici. Et cette interview a aussi été communiquée, par le câble, aux journaux du Canada. On nous dit qu'il ne s'agissait là que d'une simple conversation, absolument comme pour cette interview de l'autre jour à Rimouski. Je me permettrai ici de faire observer au très honorable premier ministre que s'il veut préserver l'intégrité de la magistrature de ce pays, et lui garder aussi le respect que chacun désire voir lui rester attaché, il lui faudra faire la leçon aux juges pour qu'ils ne s'occupent que de leurs devoirs et qu'ils restent étrangers à la politique.

M. l'ORATEUR : Je dois rappeler à l'honorable député qu'il s'écarte ici absolument de la question.

M. SAM. HUGHES : Alors je vais conclure en présentant une motion. Nous voyons que ces juges accordent aux journaux d'Angleterre des interviews où les faits sont dénaturés; nous voyons que cette autre interview de Rimouski ne contient pas un seul mot de vrai; enfin, nous voyons qu'on nous a envoyé un rapport d'un discours de M. Healey, rapport qui a été absolument répudié par ce dernier. J'ai lu les journaux anglais, et je n'y vois pas un seul mot pouvant justifier le cablogramme qui nous a été envoyé au sujet de ce discours de M. Healy. Comme nous savons d'une manière certaine que le correspondant de la presse canadienne associée se trouvait alors en compagnie de M. Lemieux, le Solliciteur général, tout ce que je puis dire c'est que les apparences sont que ce correspondant a dû recevoir alors son inspiration d'un mmebre de ce gouvernement, et non pas d'un discours qui aurait été prononcé à la Chambre des communes d'Angleterre.

LOI SUR LA MAIN-D'ŒUVRE ETRANGERE.

L'honorable sir WILLIAM MULOCK (ministre des Postes) propose la troisième lecture du bill (n° 162) pour refondre et modifier les lois sur la main-d'œuvre étrangère.

M. NAT. BOYD : J'ai attiré hier l'attention de la Chambre sur la question des ouvriers des champs dans le Manitoba, et le débat qui s'est ensuivi a clairement démontré que tout homme du Manitoba ou des Territoires du Nord-Ouest qui ferait venir des Etats-Unis un ouvrier des chemps serait passible des peines édictées dans ce bill. Je crois qu'il y a un grand nombre d'agriculteurs, au Manitoba et dans les Territoires, qui font appel à la main-d'œuvre étrangère à l'époque de la moisson, et bien que je puisse être prêt à convenir avec le ministre qu'il n'est pas probable qu'on mette en vigueur les dispositions de la loi, cependant quelqu'un qui aurait sujet d'en vouloir à un autre pourrait se prévaloir de cette loi pour causer du tort à son prochain. Pour cette raison, je crois qu'on devrait prendre toutes les dispositions nécessaires pour protéger les cultivateurs du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest lors de la prochaine moisson. Il est probable que la main-d'œuvre sera alors en grande demande, et c'est pourquoi je propose :

Que tous les mots après " Que ", dans la motion principale, soient retranchés et remplacés par les suivants : " ledit bill soit renvoyé en comité général avec instructions d'insérer l'article suivant : ' Rien dans le présent acte ou dans la loi sur la main-d'œuvre étrangère n'empêchera les fermiers du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest d'importer tous les ouvriers de ferme qui peuvent être nécessaires pour faire la récolte dans cette partie du pays.' "

Sir WILLIAM MULOCK : Il n'y a rien, dans le bill, modifiant la loi existant depuis des années et s'appliquant au cas dont veut parler mon honorable ami. La disposition de la loi s'appliquant à l'importation de la main-d'œuvre étrangère est en vigueur de-

puis lors, dans le Nord-Ouest, et j'espère bien que cette prospérité va se maintenir. Il a été nécessaire de faire venir de partout des ouvriers des champs à l'époque de la moisson, et il n'est pas arrivé à notre connaissance qu'on ait jamais cherché à se prévaloir des dispositions de cette loi pour la faire respecter.

Si l'on considère que cette loi est en vigueur depuis plusieurs années, et que ce n'est que quand les intérêts de certaines régions ont été mis en danger que des démêlés se sont élevés, nous devons en conclure que quand des districts aussi considérables que les Territoires ont besoin d'ouvriers des champs, pour faire la moisson, il n'est guère nécessaire de prendre les mesures conseillées par mon honorable ami au sujet de l'importation de la main-d'œuvre.

M. FOWLER : Est-ce que, d'après la loi actuelle, celui qui ferait venir de l'étranger des ouvriers des champs ne pourrait pas être passible des peines édictées par cette loi ?

Sir WILLIAM MULOCK : Cette résolution stipule, d'une part, que rien dans ce bill n'aura un certain effet. Il n'y a rien, dans ce bill, qui puisse avoir cet effet. L'article 1 de la loi de 1897, article modifié par une loi subséquente, est la seule partie de la loi pouvant se rattacher à cette question. Il n'y a rien dans ce bill qui modifie l'article 1, et par conséquent la loi est laissée aujourd'hui comme elle a toujours été depuis sept ans. Il n'y a donc là, par conséquent, rien qui puisse justifier la première partie de la proposition contenue dans cet amendement.

M. FOWLER : L'honorable ministre n'a pas encore répondu à la question que je lui ai posée.

Sir WILLIAM MULOCK : Mon honorable ami est fort versé dans la loi et il peut interpréter l'acte en question aussi bien que qui que ce soit en cette Chambre. Mon honorable ami laisse entendre que ce bill a un certain objet qu'il n'a pas. Il y a encore un autre aspect de la question. Serait-il juste d'édicter des exceptions en faveur d'une seule classe ? Toute législation de cette nature laisse toujours à désirer. Il s'agit ici d'une loi générale, et si mon honorable ami désire la modifier, ce sera bel et bon. Cette loi est dans nos statuts depuis sept ans, et mon honorable ami a eu maintes occasions, depuis sept ans, de présenter un amendement de ce genre, mais il n'a pas jugé à propos de le faire. Même, hier soir, il nous a prié de ne pas mettre ce bill en vigueur cette année, et cependant il nous demande de toujours avoir l'œil sur cette mesure et de greffer là-dessus de nouvelles dispositions. Je ne crois pas qu'il serait convenable d'accéder à de pareilles demandes.

M. BRODER : Ne s'agit-il pas ici d'une loi n'affectant qu'une classe en particulier ?

Sir WILLIAM MULOCK : Non pas, cette loi s'applique à toutes les industries du Canada. Je ne vois pas, tout d'abord, qu'il y ait la moindre nécessité de cet amendement. Je ne crois pas que les cultivateurs de l'Ouest éprouvent jamais des difficultés avec les dispositions de cette loi, pour le cas où ils feraient ce que mon honorable ami affirme qu'il serait dans leur intérêt qu'ils fissent. Il n'y a aucun doute qu'il y a déjà eu de nombreuses violations techniques de cette loi, et cependant aucunes plaintes n'ont été faites, et aucunes peines n'ont été infligées. On n'a jamais eu recours à la loi, et il n'y a guère lieu de croire qu'on le fera à l'avenir, chaque fois que l'intérêt public pourrait faire une nécessité de l'importation de cette main-d'œuvre étrangère.

M. SPROULE : Le bill est intitulé " Acte pour refondre et modifier les lois concernant la main-d'œuvre étrangère." L'honorable ministre dit qu'il n'est guère désirable qu'on applique la loi à une seule classe en particulier. Cependant, d'après les dispositions de ce bill qui est basé sur la loi en vigueur aux Etats-Unis, vous exceptez une certaine classe, qui est celle de ceux possédant des connaissances techniques, de sorte que cette loi n'est pas d'une application générale. Il est tout aussi peu désirable d'exclure une classe comme de légiférer en faveur d'une classe. Ainsi donc, le bill n'est pas d'une application générale. L'honorable ministre du Travail nous dit que la loi concernant l'importation de la main-d'œuvre est toujours en somme l'ancienne loi, et qu'il n'y a pour ainsi dire aucun changement. Eh bien, alors, pourquoi nous demander, avec ce bill, de modifier la loi sur la main-d'œuvre ; et si l'on veut faire des changements dans cette loi pouvant être d'un certain avantage pour le public, pourquoi surcharger ainsi nos statuts ou faire perdre du temps à la Chambre à voter ce bill. Mais c'est précisément parce qu'il règne de l'incertitude, au sujet de la question de savoir si la loi peut gêner ou non les opérations d'une certaine classe, que mon honorable ami de Macdonald (M. Boyd) craint que la loi ne puisse être invoquée contre nos populations de l'Ouest qui sont forcées d'avoir recours à la main-d'œuvre étrangère à l'époque de la moisson.

C'est afin de prévenir la possibilité même d'une semblable ingérence contre la façon d'agir des colons de l'ouest, que mon honorable ami a proposé cet amendement.

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : M. l'Orateur, je suis quelque peu étonné, pour me servir d'un terme très adouci, de l'amendement soumis par mon honorable ami de Macdonald (M. Boyd) et de la faveur avec laquelle cette proposition a été reçue par les membres de la gauche. Hier, nous avons eu un débat très intéressant au cours duquel l'opposition a réclamé le mérite d'avoir forcé le gouvernement à soumettre à la Chambre une loi concernant la main-d'œuvre étrangère et semblable à celle que les Etats-Unis ont mise en vigueur contre nous. Au milieu des applaudissements

de ses amis et sans être contredit sur ce point, l'honorable représentant de Leeds-sud (M. Taylor) a déclaré qu'au cours des six ou sept années qui ont précédé l'arrivée du gouvernement actuel au pouvoir, il avait présenté une proposition de loi tout à fait semblable à celle qui nous est soumise aujourd'hui. Il voulait, a-t-il dit, faire comprendre au peuple les mauvais traitements infligés aux Canadiens à la suite de l'application rigoureuse de la loi américaine concernant le travail étranger. Je dois avouer que mon honorable ami a, pour le moins, bien établi sa cause. C'est en 1897, que les ouvriers canadiens furent renvoyés de Buffalo, de Détroit et d'autres endroits des Etats-Unis. On a chassé du sol américain des Canadiens qui avaient traversé la ligne 45e pour travailler dans la république voisine. En présence de cet état de choses, nous avons soumis au parlement la loi actuelle qui est restée en vigueur sept années durant. A l'instar de l'honorable directeur général des Postes (sir William Mulock) je veux faire ressortir le fait que l'application de cette législation n'a jamais eu pour effet d'empêcher les cultivateurs et les colons de l'ouest de se procurer la main-d'œuvre dont ils avaient besoin pour leurs moissons.

L'amendement proposé par mon honorable ami a pour but de soustraire à la mise en vigueur de cette loi les cultivateurs du Manitoba. Si l'on adoptait cette proposition, qu'arriverait-il ? Jamais amendement plus nuisible, plus funeste et résultant d'un manque plus complet de jugement n'a été soumis à la Chambre. Si celle-ci acceptait cet amendement, que verrions-nous ? Tout le monde sait que la récolte du Dakota et des Etats qui bordent notre frontière du sud, mûrit plus tôt que la nôtre. Les Canadiens traversent chez nos voisins pour y travailler comme moissonneurs. Les Américains suivent cet exemple lorsque le moment est arrivé pour nous de faire notre moisson. Si nous adoptions cette proposition, les autorités américaines renverraient au Canada nos concitoyens qui veulent travailler au Dakota et nous n'aurions aucun moyen de protéger ces derniers. Si la loi était parfaitement semblable en deçà comme au delà de la ligne 45e, il n'y aurait aucune difficulté à surmonter. A l'heure qu'il est, nos ouvriers ne sont plus renvoyés de Détroit ou de Buffalo. Un certain M. Du Barry avait l'habitude de renvoyer de Buffalo à Toronto les Canadiens qui voulaient travailler dans la première de ces villes, et à Détroit, d'autres agents renvoyaient à Windsor les ouvriers venus de cette dernière localité. Depuis que la loi est la même au Canada qu'aux Etats-Unis, on n'entend presque plus parler de toutes ces misères ; nos droits sont respectés, mais si vous révoquez cette loi, vous allez ramener l'état de choses qui existait il y a quelques années.

M. SPROULE : Avez-vous jamais entendu dire qu'un Canadien du Manitoba se soit rendu au Dakota pour y travailler à la moisson?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. SPROULE : C'est la première fois que j'entends parler de cela.

M. WALTER SCOTT (Assiniboïa-ouest) : Hier soir, monsieur l'Orateur, j'ai fait certaines observations sur ce sujet ; je voulais répondre à ce qu'avait avancé l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) qui avait demandé qu'on appliquât notre loi concernant la main-d'œuvre étrangère à tous les pays du monde. Je constate que j'étais dans l'erreur hier soir. Je croyais, lorsque j'ai pris la parole, que le projet de loi actuel ne permettrait l'application de notre loi qu'aux Etats-Unis qui ont une loi concernant la main-d'œuvre étrangère, loi dont ils se servent quelquefois à notre préjudice. Je comprends maintenant que l'article 8, la plus importante disposition de ce projet de loi, s'appliquera à tous les étrangers de quelque pays qu'ils viennent. Je crois, en toute justice, devoir déclarer, ce matin, que je veux appliquer au bill soumis à la Chambre les remarques que j'ai faites, hier soir, relativement à ce qu'avait avancé mon honorable ami de Bothwell, ce qui revient à dire que je suis complètement opposé aux tendances de cette législation. Mon honorable ami, le directeur général des Postes vient de dire que l'amendement proposé par l'honorable député de Macdonald (M. Boyd) est inutile, en réalité. Il en est ainsi de ce projet de loi, si je ne me trompe. Il n'y a aucune nécessité d'adopter une loi semblable maintenant. Il n'y a pas d'ouvrier sans travail au Canada. S'il s'en trouvait à la Nouvelle-Ecosse, au Nouveau-Brunswick, dans la province de Québec, dans Ontario, dans l'Ouest canadien ou dans la Colombie Anglaise, on aurait peut-être raison de proposer une loi semblable. Mais cela n'est pas, ou plutôt c'est le contraire qui est vrai. On demande des ouvriers dans toute la province d'Ontario ; les cultivateurs de cette partie du pays ne peuvent se procurer la main-d'œuvre dont ils ont besoin. Et dans les provinces maritimes, et dans la Colombie Anglaise on demande des hommes pour développer les ressources de ces régions, pour exploiter les mines si riches dont cette dernière province regorge. Ainsi que je le disais hier soir, la seule limite imposée à ce développement matériel du Canada est due au fait que nous n'avons pas assez de population pour coloniser ces immenses terres fertiles que l'Ouest met à notre disposition. S'il en est ainsi, pourquoi adopterions-nous une législation que de tous les pays du monde les Etats-Unis ont été seuls à adopter ? Si nous avions, à l'instar du Royaume-Uni, de la Belgique, de la France et de l'Allemagne, un surplus de population, nous pourrions peut-être avoir une raison quelconque de voter une mesure de ce genre. Mais l'état de choses qui existe au Canada est tout à fait différent. D'après les renseignements fournis à la Chambre et d'après

ce que je connais moi-même, il n'y a aucun pays au monde, à l'exception des Etats-Unis, qui ait adopté une loi semblable à celle qu'on nous propose aujourd'hui, ou à celle qui se trouve dans nos statuts depuis sept ans passés.

Nos voisins avaient peut-être une raison quelconque à invoquer pour adopter une législation semblable, mais il n'en est pas ainsi pour le Canada. Il n'y a probablement pas de nécessité pour les Etats-Unis d'aller chercher ailleurs les ouvriers dont ils ont besoin, tandis que nous, nous sommes forcés d'aller chercher à l'étranger la main-d'œuvre qui nous manque. Depuis quelques années, les grandes compagnies de chemins de fer du Canada qui ont obtenu des chartes pour construire des voies ferrées dans l'Ouest, ont invoqué pour exercer le retard qu'elles apportent à l'exécution de ces ouvrages, le fait qu'elles n'ont pu se procurer la main-d'œuvre nécessaire à ces travaux d'utilité publique. C'est là la raison invoquée par la Compagnie du chemin de fer du Canadien du Pacifique et par MM. Mann et Mackenzie. Ces derniers nous ont dit que la ligne principale de leur chemin de fer serait déjà construite jusqu'à Edmonton, n'eût été la difficulté qu'ils ont éprouvée à se procurer le nombre d'ouvriers nécessaires pour faire ces travaux.

On nous a longuement parlé ici des intérêts de la classe ouvrère. Je connais un peu ces questions, car je suis un ouvrier moi-même. J'appartiens à une union ouvrière avec laquelle je suis en bons rapports. Je considère pouvoir parler dans les intérêts du travail. Je dis que l'ouvrier, quel qu'il soit, ne retirera aucun avantage du fait qu'on cherchera à créer des embarras ou à imposer des restrictions, à aucune industrie ou entreprise légitime dans ce pays. Je ne crois pas qu'après les quatre années que j'ai passées ici, on me soupçonnera ou on m'accusera de me faire l'avocat des manufacturiers qui, me dit-on, combattent cette loi, ou des compagnies de chemin de fer qui, si je ne me trompe, sont jusqu'à un certain point, opposées à ce projet de loi.

Je ne parle pas pour ces gens-là. J'invoque ma qualité d'ouvrier défendant les intérêts de la classe à laquelle il appartient, pour dire que cette loi n'est pas favorable aux ouvriers. L'intérêt des classes ouvrières ne veut pas qu'on empêche ni qu'on restreigne les entreprises légitimes d'une compagnie de chemin de fer ou d'un groupe d'industriels. Je veux faire allusion surtout à ces intérêts agricoles si importants auxquels se rapporte spécialement l'amendement proposé par mon honorable ami de Macdonald (M. Reid). S'il est possible que notre loi concernant la main-d'œuvre étrangère soit appliquée de façon à faire hésiter les agriculteurs de l'Ouest du Canada, avant de demander aux citoyens des pays étrangers de travailler sur leurs terres, on ne devrait pas adopter cette législation. Il se peut, vu non seulement la nature de cette législation, mais encore et surtout le genre de discussion que nous avons adopté à l'égard des étrangers depuis quelques mois et même depuis quelques années, non seulement au parlement, mais encore par tout le pays, il se peut que tout cela aide dans leurs efforts ces agences établies dans les Etats de l'Ouest et qui ont intérêt à enrayer les mouvements de l'immigration vers le Canada. Nous fournissons simplement un prétexte à ces agences qui pourront rendre presque impossible toute immigration au Canada. L'honorable ministre de l'Intérieur sait très bien que ces agences-là existent. Les compagnies de chemins de fer des Etats de l'Ouest s'inquiètent de l'immigration des habitants de cette partie des Etats-Unis vers le Canada, et le ministre de l'Intérieur n'ignore pas qu'elles prennent les moyens de mettre fin à ce mouvement. De notre côté, grâce à ces discours insensés que nous tenons à l'endroit des étrangers, nous fournissons à ces agences des armes dont elles se serviront sans doute pour enrayer cette immigration au Canada.

Les membres de la Chambre seraient surpris d'apprendre qu'un grand nombre d'habitants des Etats de l'ouest américain ne viennent s'établir dans l'ouest canadien qu'après beaucoup d'hésitations. Plusieurs d'entre eux n'arrivent au Canada qu'armés de carabines, croyant que ces armes leur serviront pour se défendre. Il faut dire qu'après avoir passé quelques heures seulement dans le pays, ils constatent que ces fusils leurs sont inutiles, et qu'après quelques mois de résidence au milieu de nous, ils se déclarent enchantés d'avoir à constater que l'état de choses qui existe au Canada est préférable à celui qui règne aux Etats-Unis

M. GALLIHER : N'emportent-ils pas ces armes parce qu'ils sont habitués à s'en servir dans les Etats de l'ouest.

M. SCOTT : Cela est vrai, mais très souvent, ils craignent que ces armes ne leur soient nécessaires pour se déendre au Canada. Ces immigrants nous arrivent avec des idées erronées et ce que nous disons surtout peut servir de prétexte aux agences dont j'ai parlé, pour enrayer le mouvement de la population des Etats de l'ouest vers le Canada.

M. CLANCY : Il serait difficile de dire exactement ce qu'il faudrait faire pour consoler l'honorable député (M. Scott). Il semble oublier que ce projet de loi n'empêche aucunement les ouvriers et les journaliers de venir au Canada. Ce que nous voulons, c'est éloigner du pays ceux qu'on y amènerait en vertu d'un contrat ; mais sur mille hommes qui viennent s'établir au Nord-Ouest, on n'en compte peut-être pas un seul qui soit venu en vertu d'un contrat ; la crainte de l'honorable député est donc purement imaginaire. Il nous dit que les immigrants arrivent dans l'ouest armés de pis-

tolets et de carabines ; cela est peut-être le résultat de la lecture que ces gens-là auraient faite du discours que mon honorable ami a prononcé ici, il y a quelques semaines, et dans lequel il déclarait qu'il était nécessaire d'augmenter l'effectif de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, afin d'établir une surveillance plus efficace sur la population des territoires. Tous les membres de la Chambre qui ont encore leur bon sens, savent parfaitement que ce projet de loi a pour but d'empêcher l'importation au Canada, en vertu d'un contrat d'immigrants, ou d'individus qu'on ne doit pas désirer avoir comme concitoyens. Pour ma part, je suis opposé à l'importation de la main-d'œuvre étrangère en vertu d'un contrat. Je crois que le gouvernement a fait un effort louable dans le but de mettre fin à l'immigration de personnes qui ne sont pas dignes de s'établir ici ; mais j'ai le regret de dire qu'il n'a pas réussi dans sa tâche. Quiconque est apte à devenir citoyen du Canada a toute liberté pour venir demeurer au pays, et je ne puis trouver rien de plus insensé que les raisons invoquées par l'honorable député (M. Scott).

M. SCOTT : L'honorable député considère-t-il qu'un ingénieur civil n'est pas une personne qu'on devrait désirer voir s'établir au Canada ?

M. CLANCY : Non ; je considère qu'il y a des ingénieurs canadiens capables de remplir ces fonctions.

M. LENNOX : Et on les a laissés de côté.

M. CLANCY : Oui. Tant que nous aurons au Canada des ingénieurs de talent—et personne ne doit se froisser de cette remarque —on devra se dispenser des services des ingénieurs étrangers.

M. SCOTT : L'honorable député connaît-il un seul ingénieur civil canadien qui manque d'ouvrage ?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui.

M. CLANCY : Certainement.

Sir WILLIAM MULOCK : Il y en a un grand nombre.

M. CLANCY : Je puis montrer à l'honorable député (M. Scott) une foule de demandes de jeunes gens qui cherchent à obtenir un emploi dans ces travaux que le gouvernement fait construire, mais il suffira à l'honorable représentant d'Assiniboïa-ouest de lire le rapport du juge Winchester pour se convaincre. Je n'ai pas l'honneur de pouvoir comme l'honorable député (M. Scott) parler au nom de la classe ouvrière. Je n'oserais pas m'attribuer autant de mérite qu'en a réclamé pour sa part mon honorable ami. Je crois, cependant, que les ouvriers du Canada vont demander au ciel d'être débarrassés de l'amitié et des services de l'honorable député. Je n'ai pas le droit de parler au nom les classes ouvrières en qualité d'ouvrier, mais je puis m'efforcer d'assurer aux ouvriers les moyens de soutenir contre leurs adversaires les combats de la vie.

L'honorable CLIFFORD SIFTON : La question de légiférer sur la main-d'œuvre étrangère est une de celles sur lesquelles les opinions sont très partagées et qui présentent le plus de difficulté. Le parlement en a été saisi depuis nombre d'années, et nous avons dépensé beaucoup de temps à chercher le moyen de résoudre ce problème. Je n'ai pas eu l'avantage d'assister aux séances de la Chambre au cours de ces jours derniers, mais je crois que la mesure qui nous est soumise représente la conclusion juste et modérée des opinions généralement partagées par les membres de cette Chambre sans distinction de parti. Quant au point particulier mentionné par mon honorable ami (M. Scott), il me semble qu'il n'existe à ce sujet aucune difficulté sérieuse dans la loi telle qu'elle nous est soumise maintenant. En tant qu'il m'a été permis m'assurer, je puis dire qu'aucun étranger n'a été amené, en vertu d'un contrat, des Etats-Unis au Manitoba ou dans les Territoires du Nord-Ouest. Ces étrangers arrivent généralement dans ces voyages qu'on appelle généralement " excursions des moissonneurs ". A certaines époques de l'année, les compagnies de chemins de fer organisent ces voyages en offrant des avantages exceptionnels à ceux qui y prennent part. Les excursionnistes sont toujours en grand nombre et les demandes pour la main-d'œuvre se trouvent alors remplies. Si cette coutume n'existait pas, il faudrait prendre un autre moyen pour attirer aux Territoires et au Manitoba les ouvriers dont on a besoin dans cette partie du pays. S'il arrivait, par hasard, qu'un cultivateur fît venir, en vertu d'un contrat, un ouvrier quelconque et si quelqu'un était assez malicieux pour prendre des procédures contre le coupable, nous aurions les dispositions remédiatrices de ce projet de loi qui empêcheraient cette tentation de réussir. Il faut l'assentiment d'un fonctionnaire public, et il est bien difficile de supposer qu'un fonctionnaire public donne la permission de prendre des procédures de ce genre. A mon avis, la Chambre est bien d'accord sur ce point, et un peu de réflexion fera comprendre que la disposition que mon honorable ami veut insérer dans ce bill n'est pas nécessaire.

M. FOWLER : Quel est le fonctionnaire public qui doit donner ce consentement ?

M. SIFTON : Le juge de la cour à qui la poursuite doit être soumise; le procureur général de la province; un juge de la cour Supérieure ou d'une cour de comté; un juge des sessions de la paix, le recorder, le magistrat de police, un magistrat stipendiare, ou tout fonctionnaire ayant les pouvoirs de deux juges de paix.

M. FOWLER : J'avais compris, d'après les explications de l'honorable ministre du Travail, que cet article de l'ancienne loi avait été révoqué ou modifié.

Sir WILLIAM MULOCK : Non, cette loi est encore en pleine vigueur et ne sera pas affectée par ce bill.

M. GALLIHER : Je veux dire un mot relativement à l'affirmation de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Walter Scott), qui a parlé du besoin d'une main-d'œuvre plus nombreuse pour exploiter les mines de la Colombie Anglaise.

Parlant au nom du district que je représente, je suis heureux de dire qu'aujourd'hui les mines sont dans un état plus prospère qu'auparavant ; cela est dû en grande partie—je parle surtout des mines de cuivre argentifère—aux primes que cette Chambre a cru opportun d'accorder à cette industrie, l'an dernier. Je suis heureux de pouvoir ajouter que les relations entre les patrons et les mineurs ont pris une tournure plus amicale. Il n'y a pas de difficultés et on ne demande plus d'ouvriers capables de travailler dans ces mines, du moins dans le district que je représente.

M. FOWLER : J'ai écouté la discussion, espérant toujours que les ministres nous donneraient une raison valable et suffisante pour se justifier de ne pas accepter l'amendement proposé, et j'ei ai été pour ma peine jusqu'à présent. Le ministre du Travail a dit que ce serait légiférer en faveur d'une classe de gens, ce qui deviendrait un mal. Mais on pourrait appliquer cette remarque à certains articles de ce projet de loi et d'autres lois adoptées précédemment et se rapportant à la même matière, puisqu'ils exemptent des dispositions de la loi certaines professions, certaines classes de la société. Quant à la difficulté mentionnée par le très honorable premier ministre qui a dit que les moissonneurs du Nord-Ouest qui vont travailler aux récoltes dans le Dakota, seraient renvoyés au Canada, tandis que les ouvriers américains pourraient venir travailler ici, je dois dire à l'honorable leader du gouvernement qu'il se trompe, s'il croit que depuis dix années au moins, un certain nombre de moissonneurs ont quitté le Nord-Ouest pour aller travailler aux moissons du Dakota. D'après les renseignements qui me sont parvenus, il n'y a jamais au Nord-Ouest trop d'ouvriers et ces moissonneurs n'ont pu aller travailler ailleurs. La superficie des terres en culture et les récoltes ont augmenté tellement que, depuis dix ans au moins, la main-d'œuvre n'a pas suffi aux besoins des colons et des cultivateurs de cette partie du pays. Voilà un état de choses dont nous sommes tous heureux. Je n'entends pas dire que tout cela soit dû à la politique suivie par le gouvernement actuel—pas le moins du monde—et nos adversaires ne doivent pas s'enorgueillir de cela.

Sir WILLIAM MULOCK : Cette prospérité date de notre arrivée au pouvoir.

M. FOWLER : Pas du tout. Cette prospérité date d'auparavant ; elle est le résultat de la politique judicieuse poursuivie par les prédécesseurs des ministres actuels, politique que ces derniers n'ont pas osé modifier, en dépit des promesses qu'ils avaient faites du contraire. Je les félicite d'avoir eu assez de bon sens pour suivre la politique tracée par les grands hommes d'Etat conservateurs, les véritables fondateurs de notre pays, au lieu d'appliquer la politique désastreuse qu'ils prônaient alors qu'ils étaient dans l'opposition. Je n'ai pu découvrir la moindre raison valable qui puisse excuser le gouvernement de combattre cet amendement.

Il existe au Nord-Ouest un état de choses inconnu, peut-être, dans les autres parties du pays et notre législation devrait se rapporter à toutes ces circonstances diverses. Je veux protester contre cette habitude que nous avons de légiférer à l'exemple et suivant les données des Etats-Unis. Nous devrions adopter des lois de notre propre mouvement, sans nous occuper de ce que peut faire le gouvernement américain. Je n'augmenterais pas notre tarif simplement parce que certain autre pays a tel ou tel tarif. Je l'augmenterais, parce que les circonstances l'exigeraient.

M. WM. ROSS (Victoria) : L'honorable député ne parle-t-il pas de choses qui ne se rapportent aucunement à la question ?

M. FOWLER : Je discute la question. Je vois que mon vénérable ami se réveille.

M. WM. ROSS (Victoria) : Monsieur l'Orateur, tout ceci n'est-il pas en dehors de la question ?

M. FOWLER : Je discute la question. Je réponds au point qu'on a soulevé, en disant qu'on ne devrait pas faire d'exception parce qu'il y a danger que nos concitoyens ouvriers soient renvoyés des Etats-Unis.

Sir WILFRID LAURIER : Vous auriez mieux fait de demander la révocation de la loi concernant la main-d'œuvre étrangère.

M. FOWLER : Pas nécessairement. Je dis que nous commettrions une grande folie de nous couper le nez pour défigurer notre visage. Si les cultivateurs du Nord-Ouest veulent faire venir au pays des moissonneurs, des ouvriers des champs, pourquoi leur refuser ce privilège ? Vous ne nuirez pas à nos ouvriers puisque les nouveaux venus ne prendront pas la place de ces derniers. Nous n'avons besoin de lois concernant la main-d'œuvre étrangère que lorsqu'il s'agit de protéger les ouvriers canadiens, alors qu'il n'y a pas assez d'ouvrage pour notre propre main-d'œuvre. Mais se cas est exceptionnel. Ainsi que l'a fait remarquer l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott), nous demandons partout des ouvriers de ferme pour le Nord-Ouest, et je dois féliciter mon honorable ami de la façon courageuse dont il a exposé ses opinions. J'aimerais voir plus de

cette indépendance et moins d'esprit de parti. L'attitude prise par l'honorable député a causé toute une sensation dans les deux partis politiques. Mon honorable ami de Bothwell (M. Clancy) a reçu une telle commotion qu'il a dû se lever pour faire la leçon à l'honorable représentant d'Assiniboïa-ouest. Quant à moi, je félicite l'honorable député et j'exprime le désir que cette belle indépendance anime d'autres députés que ceux d'Assiniboïa-ouest (M. Walter Scott) et de King N.-B.. (M. Fowler).

L'amendement est rejeté sur division.

M. SPROULE : Il me semble que le titre suivant : " Bill modifiant les lois relatives à la main-d'œuvre et à l'immigration " conviendrait mieux à ce projet de loi.

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne crois pas que le titre suggéré soit préférable au titre actuel. Toutes les dispositions se rapportent aux étrangers.

La motion est adoptée ; le bill est lu une troisième fois et adopté.

" MUTUAL RESERVE LIFE INSURANCE COMPANY."

Sir WILFRID LAURIER : Je propose que l'item 24 des bills et ordres d'intérêt public concernant la compagnie dite : "Mutual Reserve Life Insurance Company " soit délibéré maintenant.

La motion est adoptée.

M. HEYD : Je propose que le bill (n° 161) se rapportant à la compagnie dite " The Canadian Assessment-policy-holders of the Mutual Reserve Life Insurance Company," soit lu une deuxième fois. Je me propose d'être très bref et de ne pas faire allusion au passé de cette association ; je veux limiter mes observations au bill qui est soumis à la Chambre. Je sais que des accusations d'une nature très sérieuse ont été portées contre cette compagnie, à bon droit ou à tort ? A tout événement, il n'en est pas fait mention dans cette proposition de loi. On s'est donné beaucoup de peine pour préparer ce bill. Il y a quelque temps, le sénateur Kerr soumettait au Sénat une proposition de loi destinée à porter secours aux porteurs des polices de cette compagnie. Le bill fut renvoyé au comité des banques et du commerce qui, lui-même, en renvoya l'étude à un sous-comité composé de cinq membres. Ces derniers demandèrent l'aide du département des Assurances, ainsi que celle de M. Brosseau, représentant de la Compagnie d'assurance sur la vie Canada, et de M. Eldridge, un des employés de la Mutual Reserve. Après avoir étudié la question sous tous ses aspects, le comité prépara un bill qui, après avoir été légèrement modifié, fut adopté par le Sénat comme étant la meilleure mesure qu'on pourrait désirer dans les circonstances.

C'est la mesure qui est maintenant soumise aux délibérations de la Chambre. Cette

proposition de loi est-elle aussi parfaite que l'auraient voulu les membres de cette société? Je ne sais. Mais si nous considérons que le comité ne pouvait disposer que de $25 comme surplus de chaque mille piastres, on comprendra immédiatement qu'il n'y avait pas beaucoup de concessions à faire. On a envoyé des circulaires au 3,000 porteurs de polices pour leur demander leur opinion. 785 se sont déclarés en faveur de cette proposition de loi, 40 contre cette dernière et 98 ont demandé de nouveaux renseignements. Je suppose que les autres porteurs de police n'ont pas trouvé d'intérêt à s'occuper de cette question et qu'ils ont considéré que cela ne valait pas la peine de se prononcer pour ou contre ce bill.

Nous devons comprendre que l'occasion actuelle est la seule qui soit offerte aux porteurs de polices de cette compagnie de retirer un bénéfice quelconque de leur mise de fonds. Si cette proposition de loi n'est pas adoptée maintenant, des centaines d'assurés se trouveront dans la classe des perdants avant la prochaine session. Au cours des années dernières, $20,000,000 d'assurance dans cette compagnie ont été perdus par les porteurs de police qui ne pouvaient payer les répartitions annuelles dont le chiffre augmentait rapidement. Il reste encore environ 3,000 porteurs qui se sont conformés aux règlements de la compagnie et qui demandent à ce parlement d'adopter une loi quelconque qui portera remède à l'état de choses dont ils souffrent maintenant. Ils seront forcés d'abandonner leur police dans cette compagnie, s'ils ne peuvent faire leurs versements annuels ; or, un grand nombre d'entre eux—probablement des centaines—ont atteint un âge qui ne leur permet pas de s'assurer dans d'autres compagnies ou ont contracté des maladies qui les empêchent de subir avec succès l'examen médical exigé par ces compagnies. En vertu de ce bill, tous ces porteurs de police qui ont acquitté leurs primes restent assurés sans subir d'examen. C'est pourquoi tous ces malades, consomptifs, cancéreux, tous ceux de ces porteurs qui sont atteints de maladie fatale, se trouveront à bénéficier de l'adoption de cette mesure. Tout individu qui se prévaut d'une des options mentionnées dans ce bill, pourra se trouver assuré à meilleur marché que dans aucune autre compagnie du Canada. Il épargnera $1.50 ou $2 sur chaque $1,000 d'assurance. Il aura en outre sa part de la réserve de $128,000 qui sera distribuée entre les porteurs de police ; et s'il ne veut pas continuer à payer ses primes dans cette compagnie, il recevra une police acquittée pour sa part de cette réserve. D'un autre côté, s'il ne veut pas user de son droit d'option, et s'il continue à acquitter ses primes en qualité de porteur de police, il peut le faire aux conditions qui lui ont été imposées quand il est entré dans cette institution.

Tous les articles de cette proposition de loi protègent pleinement les porteurs de police. Nous pouvons nous en rapporter à MM. Fitz-

gerald et Bradshaw qui sont chargés de surveiller les intérêts des porteurs de ces polices, au Canada. Ils nous disent que c'est là le meilleur moyen à prendre. Quelle qu'ait été l'histoire de cette compagnie dans le passé, quels que soient les crimes qu'on lui ait reprochés, en supposant même que toutes ces accusations soient vraies, cela n'affecte en rien la question qui nous est soumise. Il nous faut maintenant adopter ou rejeter cette mesure. Si nous penchons du côté de la dernière alternative, des centaines de porteurs de polices formeront bientôt partie de la classe des assurés qui n'ont pas acquitté leurs primes.

Si nous adoptons cette mesure, nous approuvons l'action du Sénat qui l'a votée, et le travail de notre propre département d'assurances qui s'est occupé de cette question. Lorsqu'on examinera cette proposition de loi, s'il faut expliquer certaines dispositions je connais assez les différents détails de cette matière pour espérer pouvoir expliquer chaque article, à la satisfaction de la Chambre. L'un des plus forts arguments invoqués contre ce bill, par ceux qui ne l'ont pas étudié avec soin, c'est que, dans un certain sens, cette compagnie cherchera à reprendre possession des $228,000 de réserve qui se trouvent actuellement entre les mains du gouvernement. Mais il est réellement impossible pour cette compagnie d'agir de cette façon, parce que, en adoptant l'une ou l'autre des alternatives proposées, chaque porteur de police se trouve à avoir sa part de cette réserve, en obtenant une police d'assurance acquittée; s'il accepte l'autre proposition, il jouit immédiatement de la diminution du taux de sa prime, ce qui oblige le gouvernement à conserver cette dernière comme une réserve contre sa police. En conséquence, toute la réserve se trouve déjà absorbée. Elle est entre les mains du gouvernement et elle ne sera payée que suivant les dispositions de cette loi. Je n'ai aucun intérêt personnel dans toute cette affaire, car je ie suis pas assuré dans cette compagnie, mais je suis convaincu que c'est le mieux qu'on peut faire, dans les circonstances, en faveur des porteurs de police. Je crois fermement que ces derniers nous remercieront d'avoir adopté cette proposition de loi. J'ose espérer que mes amis en cette Chambre qui ont des griefs contre cette compagnie, qui croient que celle-ci a été administrée d'une manière extravagante et malhonnête, n'invoqueront pas ces raisons aujourd'hui, car elles ne se rapportent pas à la question que nous avons à débattre maintenant. Cette compagnie fait bonne mine à la bourse de l'Etat de New-York qui lui a accordé sa charte, de même qu'elle est bien cotée sur le marché canadien. Elle continue ses opérations ; elle a déposé sa réserve entre les mains du gouvernement, et celui-ci peut la forcer à remplir ses obligations envers les porteurs de polices. En étudiant cette proposition de loi, nous devons nous efforcer d'oublier ce qui s'est passé, pour nous occuper simplement des intérêts des porteurs de polices par répartitions de cette compagnie, ainsi que le désire la majorité des intéressés qui nous demandent d'adopter cette proposition de loi. Voilà ce que nous devrions faire, à moi avis.

La motion est adoptée et le bill, lu une deuxième fois, est délibéré par la Chambre siégeant en comité.

L'honorable M. HAGGART : Je suppose que le gouvernement a lu cette proposition de loi, avait de l'insérer aux ordres du gouvernement. Je dois dire que je n'ai pas étudié ce bill, que je n'ai pas même eu l'occasion de le lire ; je ne connais donc aucune de ces dispositions. A tout événement les ministres savent que l'attitude qu'on nous propose de prendre dans cette affaire est tout à fait nouvelle. Il s'agit après tout d'un bill qui, si on suivait la coutume ordinaire, serait renvoyé au comité des banques et du commerce où l'on pourrait l'examiner et l'étudier à fond. D'après le discours de l'honorable député de Brant-sud (M. Heyd), j'ai compris que les intéressés dans cette compagnie d'assurance mutuelle constatant que leur nombre diminuait, que la contribution devenait, par conséquent, plus lourde et plus onéreuse, veulent donner une autre forme à cette assurance, tout en retirant des bénéfices de certains fonds que le gouvernement détient pour la compagnie.

L'honorable M. FIELDING : Le résumé donné de ce bill par l'honorable député (M. Haggart) est loin d'être exact. L'explication fournie par l'honorable député de Brant-sud (M. Heyd) embrasse toute la question. Il ne s'agit pas d'un projet de loi du gouvernement. Le département des assurances a examiné cette proposition de loi—c'est ce qu'il fait pour tous les bills de cette nature—et le surintendant de ce bureau est convaincu que cette mesure ne peut créer d'embarras. Il s'agit de retirer tout le bien possible d'une mauvaise entreprise, et je crois que les porteurs de polices sont convaincus que ce résultat se trouve atteint. D'après l'étude qu'il en a faite, le surintendant des assurances est persuadé que ce bill est juste, et il a aidé le comité du Sénat à rédiger cette proposition de loi. La Chambre peut être certaine que l'intérêt public ne peut souffrir des dispositions de ce bill.

M. HEYD : Le département des assurances a non seulement approuvé ce bill, mais il a même aidé à sa préparation.

L'honorable M. FIELDING : Cela est vrai eu ce sens qu'il s'agit d'une proposition de loi d'intérêt privé. Tout ce que nous avons à faire, en l'occurrence, c'est un travail de surveillance. Ce bill était soumis au comité du Sénat qui a demandé au surintendant des assurances de l'aider, et c'est ce que ce fonctionnaire a fait. Ce bill reste donc le bill de la compagnie. Ce n'est pas un projet de loi du gouvernement,

mais ce dernier a voulu fournir aux auteurs de ce bill l'occasion de soumettre ce bill à la Chambre.

M. SPROULE : Un certain nombre de ces porteurs de police demeurent dans mon district et comme j'ai reçu beaucoup de lettres de ces intéressés, j'ai étudié ce bill avec beaucoup de soin. La compagnie qui les a assurés était comme d'abord sous le nom de la "Provincial Provident Institution" qui a cédé ses droits à la compagnie dont il est question maintenant. C'était la répartition qui faisait la base des opérations de cette association au point de vue des polices émises. On peut se former une idée de la façon dont ces dernières étaient accordées, en lisant une lettre que j'ai en ma possession. Une personne qui demeure dans mon comté, a pris une police de $5,000 en s'obligeant à payer $9.95 tous les deux mois, avec l'entente qu'on n'exigerait pas plus que dix paiements par année.

Quand cette compagnie se trouva dans l'impossibilité de remplir ses obligations, elle abandonna tout à la compagnie actuelle ; la répartition augmenta de temps à autre à tel point que, l'an dernier, la personne dont je viens de perler, au lieu de payer $9.95, tous les deux mois, a été obligée de débourser $76.75, tous les deux mois, plus $18.65 par mois pour une annuité. En vertu de l'arrangement conclu, cette personne devait, lorsqu'elle aurait atteint un certain âge, recevoir une annuité de $500 jusqu'à la fin de ses jours ; mais pour cela, elle fut obligée dernièrement de payer $76.75 tous les deux mois, outre $18.65 pour cette annuité ; ce qui représentait en tout $575 par année. Et ces taux augmentaient tout le temps. D'après le nouvel arrangement, la compagnie a déclaré au citoyen en question qu'elle ne pouvait lui payer qu'une annuité de $334.17, bien qu'il continuât à débourser le même montant de répartition. Il y a $228,000 déposés entre les mains du gouvernement comme garantie aux porteurs de polices d'assurance de cette compagnie ; et comme ce bill a pour but de permettre à ces derniers de changer, d'après une nouvelle base d'opérations, leurs polices actuelles en des polices parfaites d'assurance sur la vie, suivant leur valeur et de les maintenir au même taux à l'avenir—car, autrement, ils seraient forcés d'abandonner tout espoir de paiement—je crois que ce bill est bon.

M. LOGAN : Le bill contient-il quelque disposition de nature à causer du préjudice aux créanciers de la compagnie ?

M. HEYD : Non.

A une heure la séance est suspendue.

Le comité reprend ses travaux à trois heures.

M. HENDERSON : Le préambule du bill a-t-il été adopté ?

M. FIELDING.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Non, il ne sera adopté qu'en dernier lieu.

M. HENDERSON : J'ai l'intention de discuter ce bill d'une façon générale. J'attendrai donc qu'il soit question du préambule.

M. FOWLER : Je veux obtenir un petit renseignement à propos de ce bill. Je ne me propose pas de soulever d'opposition factieuse, mais un de mes amis qui est un membre éminent du Sénat, m'a communiqué certains documents se rapportant à ce bill et j'aimerais obtenir certains renseignements de la part du promoteur de cette proposition de loi. Voici ce qu'écrit cet honorable sénateur:

Ce bill, tel qu'il est maintenant, n'a pour but que de permettre à ces individus ruinés de New-York qui ne sont pas même porteurs de polices, de retirer le montant détenu par le gouvernement pour la protection des assurés, soit $236,000 en chiffres ronds, et de ne laisser en retour que $40,000 ; de cette façon le faible montant sur lequel nous pouvions compter se trouvera à disparaître de nos mains. En lisant les articles 32 et 33 de la loi corcernant l'assurance, on se convaincra de ce fait. Si, demain, cette compagnie décide de ne plus transiger d'affaires ici—elle n'en peut faire à l'heure qu'il est—elle pourra, ainsi que je l'ai dit, retirer tout son dépôt, en ne laissant que $40,000. Autrement dit, elle veut forcer les anciens porteurs de polices à accepter son nouveau projet, et faire sanctionner par la loi la violation de ses engagements. Elle a essayé cette manœuvre avant d'avoir obtenu ce bill, mais les porteurs de polices ont refusé de passer de Charybde en Scylla. La compagnie pourra, par cette loi du parlement, abaisser le montant des polices ou augmenter celui des primes. Cela ne sera accepté par aucun homme sain de corps qui peut s'assurer de nouveau dans une autre compagnie, aux mêmes conditions. Pour la personne ruinée de santé ou d'âge et qui ne peut prendre une police dans une autre compagnie d'assurance, ce bill signifie qu'elle doit se soumettre à la compagnie qui peut à son gré réduire sa police disons de $10,000 à $3,000, $2,000 ou $1,000 ; il est encore loisible à la compagnie d'imposer un montant de prime que l'assuré ne pourra payer. Le point essentiel c'est qu'on ne devrait pas permettre à cette compagnie de retirer le dépôt qu'elle a fait à Ottawa et qui garantit les créances des porteurs de police ; ce dépôt doit être gardé intact pour ces porteurs seuls et non pas pour le bénéfice de cette nouvelle compagnie qu'on se propose d'établir ici ; on devrait imposer à cette dernière des conditions dans le genre de celles contenues dans l'amendement de M. McMullen. Le bill devrait être amendé et contenir la motion proposée par cet honorable sénateur ; de plus on ne devrait pas permettre à la compagnie d'abaisser la valeur des polices ou d'augmenter les taux des primes, ce qui aurait pour effet de diminuer le montant auquel les assurés ont droit.

Je demanderais au promoteur de ce bill de répondre à ces différents points.

M. HEYD : Le bill contient des dispositions permettant aux porteurs de polices de choisir l'une ou l'autre alternative dont j'ai parlé. Au paragraphe D, ligne 25 de l'article 3, on trouvera la disposition suivante :

Tout porteur de police, en exerçant l'une ou l'autre de ces options, aura droit à un dividende de sa part proportionnelle de la somme de cent cinquante deux mille piastres en dépôt entre les mains du Receveur général du Canada——

C'est là qu'est l'argent à l'heure qu'il est.

——et applicable aux polices de cotisation de la compagnie, au Canada, à la date de ladite licence, lequel dividende, pour les porteurs de polices acceptant la première option, sera sous forme d'une assurance acquittée au montant achetable par ce dividende.

Voilà comment on disposera de ces $152,000. Tout porteur de police acceptant la première alternative, recevra un certain montant d'assurance au taux fixé par cette loi, lequel est d'environ $2 par $1,000 moins élevé que celui imposé par la meilleure compagnie d'assurance du Canada. De plus, il recevra une police acquittée pour sa part de cette réserve ; cette disposition s'applique aux deux alternatives. Donc, on partage cette réserve entre les porteurs de polices ; elle se trouve entre les mains du receveur général du Canada qui agit comme fidéicommissaire devant voir à la mise en vigueur de ces dispositions, et il est impossible que la compagnie puisse toucher un seul sou de ce montant.

M. FOWLER : La motion présentée par l'honorable sénateur McMullen se lit ainsi :

Qu'on amende l'article 5 en en retranchant tous les mots après " Receveur général du Canada ", dans la vingt-quatrième ligne de la quatrième page du bill, et en y substituant les suivants : " y compris toute addition en vertu des dispositions de cet acte, ne soient pas réduits au-dessous du montant d'assurance existant en Canada.

Ce qui revient à dire que le receveur général du Canada ne pourra se dessaisir de cet argent. Si j'ai bien compris l'explication fournie par le promoteur de ce bill, on n'a pas l'intention de retirer le dépôt qui se trouve actuellement entre les mains du receveur général ; on s'en servira plutôt pour payer les porteurs de polices qui accepteront l'une ou l'autre alternative dont le bill fait mention.

M. HEYD: Oui, que ces porteurs de polices acceptent ou non l'une ou l'autre de ces alternatives. Si, après quatre mois expirés, ils ne font aucune option, le bill contient une disposition qui les oblige d'accepter la première alternative, et, dans ce cas, ils reçoivent une police acquittée pour le montant de leur part. Cet argent se trouve entre les mains du receveur général du Canada. La compagnie n'en peut disposer et, en vertu de cette proposition de loi, la division de ce montant se trouve faite et chaque porteur de police reçoit sa part. En proposant un amendement ici, on ne pourrait améliorer ce bill, mais on forcerait la Chambre à le renvoyer au Sénat dans l'espérance que le manque de temps empêchera l'adoption de cette mesure au cours de cette session.

Le but n'est pas tant de protéger les intérêts des porteurs de polices de cotisation que de permettre aux ennemis de la compagnie de satisfaire leur inclination. J'expliquerai chaque article du bill à mesure que nous l'étudierons.

M. OLIVER : Je demanderai à l'auteur du bill si une explication générale de la portée et du but du bill n'a pas déjà été faite?

M. HEYD : Oui.

M. OLIVER : Sur l'article 2 ?

M. HEYD : Nous ne sommes pas encore rendus à cet article ; nous sommes à l'article premier.

M. OLIVER : L'explication donnée par l'auteur du bill avait rapport à son but général, et il est allé jusqu'à accuser tous ceux qui oseraient faire de l'opposition au bill ou proposer un amendement, d'être guidés par animosité personnelle ou locale.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Cette discussion est irrégulière. Il serait mieux de discuter les articles du bill suivant leur ordre, et proposer les amendements que l'on voudra à chacun.

M. SPROULE : Il vaudrait mieux commencer par une discussion générale du bill.

M. OLIVER : L'auteur du bill peut-il nous donner les raisons qui portent la compagnie à demander cette législation.

M. HEYD : N'étant pas dans les secrets de la compagnie je ne connais pas les motifs qui peuvent la faire agir ; mais si j'en juge par l'agitation que les porteurs de polices font et les plaintes qu'on entend qu'ils paient des primes trop élevées, je suppose que ce bill est dans le but de leur venir en aide et non pas à la compagnie.

M. OLIVER : L'honorable député refuse de dire quels sont ceux qui demandent ce bill ; s'il n'y a aucune raison pour l'appuyer, alors la Chambre ne devrait pas l'adopter. Ce bill touche aux droits d'un grand nombre de citoyens canadiens qui ont engagé plusieurs millions de dollars dans cette compagnie, et le parlement ne devrait pas leur enlever leurs droits sans au moins leur donner quelque compensation.

M. HEYD : M. Burgess a adressé aux porteurs de polices une circulaire leur demandant s'ils étaient favorables ou opposés au bill. Il a reçu 580 réponses en faveur du bill, 46 contre, et 98 demandant plus de renseignements. Les 46 assurés qui sont opposés au bill ne sont pas obligés d'en accepter les conditions ; ils peuvent rester comme ils sont s'ils le veulent, et on n'attaque aucuns de leurs droits.

M. OLIVER : Et que faites-vous des 98 autres?

M. HEYD : Ils demandent des renseignements.

M. OLIVER: C'est ce que nous demandons aussi. Si cette Chambre a souci de sa responsabilité, elle n'ira pas à si bref délai et à cette époque avancée de la session s'occuper d'une question aussi sérieuse. J'insiste pour que nous ayons des renseignements définis et clairs sur les raisons qui portent la compagnie à demander cette législation. L'honorable député (M. Heyd) nous a dit que ce sont les porteurs de polices qui demandent ce bill.

M. HEYD : Sept cents quatre vingt cinq le demandent.

M. OLIVER : Ce sont ceux qui se sont mis en tête d'avoir ce bill qui le leur font demander. Je prétends que des signatures sur une pétition ne sont pas une preuve absolue des opinions des personnes qui la signent. Je garantirai que je ferai signer n'importe quelle pétition dans cette Chambre par un plus grand nombre de personnes que celles-ci l'ont été. Mais même si tous les porteurs de polices avaient signé cette pétition, le parlement aurait toujours son devoir à remplir. Je suis certain de ne pas me tromper en disant que pas un des 785 signataires ne comprend la portée de ce bill, et peu de membres de cette Chambre oseront dire qu'ils le comprennent.

M. HEYD : Je prétends le comprendre.

M. OLIVER : Alors si vous comprenez le bill vous devriez être capable de l'expliquer.

M. HEYD : Je ne tiens pas du tout à entamer une discussion. L'honorable député (M. Oliver) suppose que ces 785 personnes ont signé sans savoir ce qu'elles signaient, mais nous avons attaché à cette circulaire un affidavit de M. Birkett qui jure qu'une copie du bill a été envoyée à tous les porteurs de polices en même temps qu'une note explicative.

L'honorable M. SIFTON : Qui propose le bill—

M. HEYD : Le sénateur Kerr l'a présenté au Sénat.

L'honorable M. SIFTON : Le sénateur Kerr n'agissait seulement que comme membre du Sénat. Quels sont ceux qui demandent ce bill?

L'honorable M. FIELDING : C'est la compagnie sans doute.

M. HEYD : Les compagnies d'assurance se sont opposées à un amendement de la loi des assurances, et conséquemment ce bill a été présenté comme bill public, mais on aurait pu aussi bien en faire un bill privé. La circulaire suivante a été adressée à tous les porteurs de polices.

"B".

Bill du Sénat (H) intitulé Acte pour modifier de nouveau la loi des assurances.

(1) Ci-inclus une copie du bill (H) présenté au Sénat pour modifier la loi des assurances.

M. HEYD.

(2) En votre qualité de membre de la Mutual Reserve Life Association Co. et porteur d'une police de cotisation, vous êtes intéressé dans cette affaire.

(3) Le principe de ce bill est approuvé par le surintendant des assurances du gouvernement.

(4) La compagnie croit que l'adoption de ce bill sera à votre avantage.

(5) S'il est adopté, la prime que vous aurez à payer dans l'avenir représentera la moyenne des cotisations annuelles que vous avez payées dans le passé, indépendamment des contributions mensuelles.

(6) Cette prime vous donnera droit à une police d'assurance payable à la mort sur le plan des polices à prime fixe sans profit, soit à l'âge que vous avez présentement, soit à l'âge que vous aviez lorsque vous êtes devenu membre de l'association suivant ce que vous choisirez, et vous serez exempt à l'avenir de toute cotisation.

(7) Si vous choisissez cette dernière méthode, la réserve requise par la loi des assurances devra être déduite de votre police, à intérêt de 4 pour cent, mais vous ne serez pas responsable de payer cet intérêt. Si vous préférez avoir une police complète vous pourrez payer cette réserve argent comptant. D'après la première méthode, il n'y aura rien à déduire de votre police.

8. Si la prime fixe basée sur la moyenne des primes de cotisation que vous avez payées dans le passé ne donne droit qu'à une police d'un chiffre moindre que celui de la police que vous avez aujourd'hui, vous pourrez, si vous le désirez, maintenir votre police à son chiffre actuel en payant une prime plus élevée en proportion.

(9) La compagnie aura le droit d'augmenter la prime de 5 pour cent pour les dépenses, c'est-à-dire qu'elle pourra ajouter 5 cents à chaque dollar ; mais la compagnie n'aura pas le droit d'exiger d'autres frais.

(10) Si le bill devient loi, la compagnie sera obligée de tenir en dépôt au gouvernement la réserve qui s'accumulera sur la police ainsi que le requiert la loi pour les autres compagnies d'assurance.

(11) Il y a présentement au gouvernement un dépôt de $228,000 environ pour garantir des polices de cotisation. D'après le plan proposé par le bill, vous aurez droit aux deux tiers de ce dépôt qui vous seront remis en police payée, ou si vous choisissez l'option qui vous impose une responsabilité sur votre police, cette somme sera appliquée en diminution de cette responsabilité.

(12) Le bill protège absolument tous les droits que vous avez en vertu de votre police présente quel que soit votre état de santé, et aucun examen médical ne sera nécessaire pour la nouvelle police.

EFFET DU BILL.

(13) La loi actuelle autorise la compagnie à augmenter vos primes de cotisations suffisamment pour payer les décès.

(14) Si le bill (H) devient loi, les primes seront fixes et déterminées.

(15) Sous la présente loi, aucun nouveau membre ne peut entrer dans la classe dont vous faites partie.

(16) Si le bill (H) devient loi tous les membres de l'association seront dans une même classe, sous la protection et la garantie de tous les fonds de ca compagnie.

(17) Sous la présente loi, le chiffre de votre police est fixe et déterminé et vous êtes exposé à une augmentation de prime.

(18) Si le bill (H) devient loi, les frais seront moindres et l'assurance généralement réduite; chaque membre a droit, cependant, au plein montant de son assurance, en payant une prime fixe déterminée par les conditions du bill.

(19) Vu qu'il est désirable de connaître l'opinion d'autant de membres que possible, veuillez, s'il vous plaît, renvoyer la feuille ci-incluse signée par vous-même et indiquant si vous approuvez ou désapprouvez le principe du bill. Nous mettons sous pli en même temps une enveloppe avec l'adresse imprimée et affranchie.

Sur la feuille on lit ces mots :

Le soussigné, dont la vie est assurée par la police de cotisation n° ———— dans la Mutual Reserve Life Insurance Co..... (approuve ou désapprouve le principe du bill).

En réponse à cette circulaire 785 porteurs de polices ont approuvé le bill dont ils avaient une copie sous les yeux. et 46 ont dit qu'ils n'en voulaient pas; mais ces 46, en vertu de ce bill, continueront à occuper la même position qu'ils occupent aujourd'hui si c'est leur désir .

M. HAGGART : Le bill contient-il ces garanties ?

M. HEYD : Oui, toutes.

M. GERVAIS : Non ; elles n'y sont pas.

M. OLIVER : Après avoir lu cette circulaire expliquant ce que la compagnie se propose de faire, je suis surpris qu'il y ait encore 46 porteurs de polices qui s'opposent au bill, et 98 qui demandent d'autres renseignements. C'est là une excellente preuve que cette Chambre, à cette période avancée de la session, lorsque nous n'avons plus que quelques membres présents, ne peut pas en justice pour elle-même et pour le pays entreprendre de toucher à ces droits. De toute cette longue circulaire je n'ai pu comprendre que les quelques mots suivants : En vertu du nouvel arrangement la prime sera augmentée de 5 p.c. Ai-je bien compris ?

M. HEYD : Non.

M. OLIVER : Alors je n'ai pas compris un seul mot de tout ce que l'honorable député nous a lu, et je prétends pouvoir aussi bien comprendre la langue anglaise que n'importe quel membre de cette Chambre. Mais, lorsqu'en réponse à une circulaire préparée par l'avocat le plus habile qu'a pu se procurer une compagnie habile et ayant une longue expérience, 98 des personnes des plus intéressées et qui ont eu l'occasion de lire ce document à tête reposée et sont très au courant de l'administration de cette compagnie disent qu'elles n'ont pu prendre une décision sur la question, je prétends que 40 ou 50 membres du parlement ne rempliraient pas leur devoir s'ils prenaient une décision sur la simple lecture de ce document par l'honorable député, lecture qu'il ne voulait pas faire, et qu'il n'a faite que lorsqu'il y a été forcé. Je dis que cette manière d'agir n'est pas honnête. Je n'ai rien à dire contre la compagnie elle-même, mais cette demande qu'elle vient de faire au parlement, à un moment d'avis, de changer complètement son mode d'opération est des plus malheureuses. J'ai demandé à l'honorable député et je le lui demande de nouveau : Quelle est la raison de ce bill ? Il ne nous l'a pas donnée ; il n'a pas essayé de nous la donner. Il nous a lu une foule de raisons toutes préparées que l'on a adressées aux porteurs de polices. Pourquoi désire-t-elle—parce que ce ne sont pas les porteurs de polices qui demandent ce bill, mais la compagnie—pourquoi la compagnie désire-t-elle changer son mode d'opération. C'est là une question importante à laquelle nous voulons avoir une réponse.

M. HEYD : La compagnie l'a changé il y a déjà 5 ans. Elle a cessé depuis cinq ans d'émettre au Canada des polices de cotisation, et depuis lors elle n'a émis que des polices à primes fixes. Il n'entre plus alors de jeunes gens dans la compagnie, et les primes des membres actuels augmentent de plus en plus à mesure qu'ils avancent en âge, et ils se retirent de la compagnie par centaines. C'est pour protéger ces porteurs de polices que j'appuie ce bill. Voici donc un bill que l'on prétend être fait dans les intérêts des porteurs de polices et il est de notre devoir d'examiner si c'est vrai. Cette circulaire a été envoyée le 21 mai. A cette époque le bill était un peu différent de ce qu'il est aujourd'hui. Depuis, il a passé par le Sénat, il a été modifié par les autorités en assurance—par M. Fitzgerald, représentant le département des Asssurances ; par M. Bradshaw, au nom des compagnies d'assurances sur la vie au Canada ; et par M. Eldridge au nom de la compagnie même. On nous demande de dire maintenant si nous approuvons le bill ou non. Pour répondre examinons-le article par article et discutons-le. Si l'on découvre qu'il est au désavantage des porteurs de polices, rejetons-le. Je ne veux rien cacher et la seule raison qui me portait à m'abstenir de lire ce document, c'est que je voulais épargner du temps.

M. HAGGART : Quel sera le dépôt de la compagnie entre les mains du gouvernement, si ce bill passe ?

M. HEYD : $228,000.

M. HAGGART : Pourquoi ne distribue-t-on pas cette somme ?

M. HEYD : Le document officiel que j'ai entre les mains, préparé par l'actuaire du département des assurances, dit :

D'après les calculs je conclus qu'une déduction d'un tiers sur la réserve, ou $76,000, est plus que suffisant pour payer ce passif.

Il y a certaines dettes à payer que ces $76,000 suffiront à payer, ce qui laissera les deux tiers, ou environ $150,000 au moins du dépôt à être divisé entre les porteurs de polices.

L'honorable M. HAGGART : Quelles sont ces dettes ?

M. HEYD : Ce sont des polices qui ne sont pas encore payées. Le receveur général a en dépôt $152,000 qui sont divisibles et dont la division se fera en vertu de ce bill. Commençons la discussion du bill. article par article, et si nous en trouvons que nous n'approuvons pas, nous pourrons alors les critiquer.

M. SPROULE : Quelques porteurs de polices qui demeurent dans mon comté m'ont soumis la circulaire et le bill. Après avoir étudié la question je leur ai conseillé de signer la circulaire, parce que d'après ce que je connaissais de la compagnie et de ses opérations, il m'a semblé que les assurés qui persisteraient seraient ou forcés de sortir de la compagnie ou de payer des primes plus élevées qu'ils ne pourraient payer. En outre, plusieurs d'entre eux sont trop vieux pour pouvoir s'assurer dans d'autres compagnies. J'ai cité un cas de ce genre, avant la suspension de la séance. Je connais quelqu'un qui s'est assuré pour $5,000 dans cette compagnie; il devait payer tous les deux mois une prime de $9.95. Il avait compris que c'était une prime fixe, mais il paraîtrat qu'il n'en est pas ainsi parce que cette compagie est une compagnie mutuelle, et la prime était une prime de cotisation. Lorsque la compagnie a vu que ses affaires n'étaient pas sur une base solide, elle cessa d'émettre des polices de cotisation dans le Canada, et comme dans toute autre compagnie d'assurance basée sur le système mutuel lorsqu'il n'entre pas de nouveaux membres, son sort inévitable est de mourir promptement d'inanition. Les primes des associés augmentent à chaque décès, et dans ce cas-ci, lorsque la compagnie a cessé de faire des opérations au Canada, les primes ont monté d'année en année dans une telle mesure que cet homme qui payait $9.95 a été obligé de payer $76.75 tous les deux mois et $18.65 pour son annuité. Sa police lui donnait deux avantages. Il devait recevoir $5,000 à la mort et à part cela $500 par année pour le reste de sa vie lorsqu'il serait arrivé à un certain âge. La Chambre peut voir par là avec quelle rapidité ses primes ont monté, et à ce taux là en très peu de temps il devait être forcé d'abandonner complètement. Je recommande donc qu'il y ait un changement. L'honorable député d'Alberta (M. Oliver) demande quelle est la raison de ce bill. Son but, ainsi que je le comprends, est de permettre à la compagnie qui ne peut plus continuer ce système d'assurance et est obligée de faire un règlement quelconque, de faire ce règlement de la seule manière possible en remplaçant les polices de cotisation par des polices à primes fixes. Naturellement, ces polices seront pour un chiffre moins élevé, parce que le prix des primes de cotisation donne droit à une police plus élevée qu'une prime fixe, lorsque la compagnie est obligée de déposer 3 pour 100 au gouvernement. J'ai conseillé à ceux qui se sont adressés à moi d'accepter ce changement plutôt que rester sous l'ancien système.

M. OLIVER : Nous commençons à avoir quelques renseignements. D'après l'honorable député de Grey cette compagnie était virtuellement en faillite.

M. HEYD : Pas du tout. Il ne faut pas oublier que ces engagements n'ont pas été pris par la compagnie mais par une association dont chacun était membre responsable.

M. OLIVER : Depuis le commencement, mon honorable ami a essayé de faire croire que c'étaient les porteurs de polices qui demandaient ce bill. Maintenant nous découvrons que les porteurs de polices ne sont pas les fondateurs de la compagnie. Il est inutile de jouer sur les mots. Nous savons qu'à la tête de chaque compagnie mutuelle il y a une organisation quelconque qui en retire plus ou moins de profits. Autrement il ne saurait y avoir de compagnies. Je répète que, avec l'honorable député de Grey, cette compagnie était dans une position telle qu'elle se trouvait obligée de manquer à ses engagements envers les porteurs de polices ou de déclarer banqueroute. Comme elle ne prenait plus d'assurés nouveaux, les primes augmentaient dans une telle mesure que les porteurs de polices ne pouvaient continuer bien longtemps à payer. C'est là un état de choses qui équivaut virtuellement à la faillite.

M. HEYD : Dissolution serait un terme plus juste.

M. OLIVER : Pas du tout. Si cette compagnie, à cause de son système, s'est mise dans la position de ne pouvoir ni avancer ni reculer, qu'y a-t-il à faire dans un cas de ce genre. Il n'y a pas autre chose à faire que ce que l'on a fait généralement dans le commerce, liquider. Il ne faut pas continuer. S'il y a des fonds en réserve, qu'on s'en serve pour rembourser ceux qui ont versé leur argent entre les mains de la compagnie, et faisons un règlement qui sera à l'honneur de tous. Mais ce n'est pas ce que propose ce bill. L'article 2 dit: qu'après que les obligations de la Compagnie auront été entièrement modifiées par le parlement, elle aura encore le droit de faire des opérations dans le Canada. La compagnie se trouve exactement dans la situation d'un marchand qui, après avoir conduit ses affaires d'une manière imprudente et imprévoyante, est arrivé au moment où il lui faut arrêter. Il se présente devant une cour de faillite, il obtient sa quittance de ses créanciers à tant dans le dollar, et il est prêt à continuer sur de nouvelles bases. Tel est le but de ce bill, et je prétends que, bien que ce but soit légitime dans certaines circonstances, c'est demander à la Chambre de prendre une responsabilité à laquelle pour ma part je ne veux pas con-

sentir, que de vouloir faire adopter à cette période de la session, lorsqu'il n'y a plus que quelques députés présents, un bill mettant cette compagnie en faillite, la réhabilitant, et lui permettant de recommencer à faire des opérations au Canada.

M. HEYD : Il y a un point important que mon honorable ami oublie. La compagnie n'est pas en faillite. Elle est établie en vertu d'une charte de New-York sous le nom de Mutual Reserve. Elle a une license du gouvernement canadien; elle a fait son dépôt, et fait des opérations régulières d'assurance sur la vie au Canada. Vous auriez beau vouloir la mettre en faillite vous ne le pourriez pas, parce qu'elle s'est conformée aux exigences de la loi, que son état financier est bon, et qu'elle peut continuer à faire des opérations, que ce bill soit adopté ou non.

M. OLIVER : S'il en est ainsi pourquoi demander au parlement de consentir à un arrangement qu'il ne comprend pas et qu'il ne veut pas se donner la peine de comprendre. C'est un scandale. Le bill est inutile. Si la compagnie existe au Canada depuis cinq ans elle peut encore exister sans ce changement. Laissons-la continuer à faire des opérations en vertu des lois actuelles, et qu'elle ne vienne pas demander au parlement la sanction d'un nouvel arrangement. L'honorable député dit que la compagnie n'est pas en faillite. J'admets que le mot n'est pas absolument juste, mais je n'en puis trouver d'autre pour peindre l'état d'une compagnie dont les membres sont virtuellement chassés et obligés de perdre l'argent qu'ils ont payé. Et c'est en présence d'un état de choses semblable que l'on vient nous demander de sanctionner un arrangement dont nous ne connaissons virtuellement rien et que l'on a certainement pas justifié jusqu'à présent devant cette Chambre.

M. HEYD : Mon honorable ami ne fait certainement pas de compliment à la Chambre lorsqu'il dit qu'elle ne connaît rien de ce ce bill. S'il n'en connait rien lui-même ce n'est pas une raison pour dire que tout le monde est aussi ignorant que lui. Il y a deux mois que le Sénat discute ce bill. Le département des assurances a donné son opinion, le comité du Sénat l'a étudié sous tous ses aspects, tous les membres des Communes ont pu assister à ces discussions; plusieurs d'entre nous les ont suivies avec beaucoup d'attention; des spécialistes ont donné le secours de leurs lumières lorsqu'on a préparé ce bill, et je trouve que c'est aller un peu loin que venir nous dire aujourd'hui que nous ne connaissons rien.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je crains que nous n'en connaîtrons rien non plus si nous ne nous mettons pas au travail. Le comité a exprimé le désir d'avoir une discussion générale et je crois qu'elle a assez duré, et que nous devrions maintenant étudier le bill article par article.

Article 1er.

1. Dans le présent acte—

(a) le mot " Compagnie " signifie " The Mutual Reserve Life Insurance Company ".

(b) l'expression " nouvelle prime " signifie le montant annuel moyen (non compris les droits) payé à l'égard d'une police de cotisation depuis la date de la remise de celle-ci jusqu'à la date de la licence à délivrer sous l'autorité de l'article 2 du présent acte.

(c) l'expression " police de cotisation " signifie une police délivrée par la compagnie ou dont elle s'est chargée en Canada, antérieurement au onzième jour d'août mil huit cent quatre-vingt-dix-neuf.

M. OLIVER : Puisque l'honorable député (M. Heyd) qui présente ce bill prétend bien le connaître, je lui demanderai de nous expliquer le paragraphe B.

M. HEYD : Il s'agit ici de l'interprétation à donner aux mots " nouvelles primes." Le département des assurances a fait des calculs. Il a pris par exemple une police d'assurance de $5,000 émise dans le mois de mars 1891, en faveur d'une personne âgée de 39 ans alors et en ayant maintenant 52, à une prime annuelle de $57.16. Or, si cette personne avait payé pendant 15 ans de temps, elle aurait pendant ce temps payé $150 de prime par $1,000, soit $10 par année. Ce serait le prix de la " nouvelle prime ", et pour ses $10 elle pourrait acheter autant d'assurance par année qu'en donne le tableau préparé par le département.

M. OLIVER : Combien cela donnerait-il ?

M. HEYD : Si cet assuré prenait la première option autorisée par ce bill, il aurait son assurance à environ $2 de moins qu'il pourrait l'avoir d'une compagnie ordinaire. On lui donnerait probablement $176 de la réserve sous forme d'une police payée formant en tout $1,605. Telle est la situation. Le montant d'assurance qu'on lui donne est diminué, mais le chiffre de la prime est fixe pour l'avenir. Mais si l'assuré désire continuer à avoir sur sa vie le même montant d'assurance qu'il a toujours eu, il peut le faire en payant le taux indiqué au tableau. Cet assuré économisera $10 par année sur sa police de $5,000 et il sera accepté sans nouvel examen médical. Si ce bill n'est pas adopté et que la police tombe, cet homme, s'il n'est pas en état de subir un nouvel examen médical, ne pourra pas s'assurer de nouveau. Mais ce bill lui permet d'avoir son assurance à meilleur marché qu'il pourrait l'avoir ailleurs et on l'assure sans exiger un nouvel examen médical. Si un homme est attaqué de pulmonie c'est là une bonne concession.

M. OLIVER : On se propose alors de réduire le montant d'assurance et d'augmenter le montant de la prime. Est-ce que je me trompe ?

M. HEYD : Dans le cas dont j'ai parlé, l'assurance sera réduite de $5,000 à $1,425.

M. OLIVER : Comment ?

M. HEYD: La police sera réduite à $1,425, mais aucun assuré n'est obligé d'accepter ce changement. S'il veut continuer le système sous lequel il est présentement, il peut maintenir son assurance de $5,000 et payer probablement $500 par année. La compagnie a cessé d'émettre des polices de ce genre et les membres de cette classe sont obligés de payer les cotisations suivant le nombre des décès. Le nombre des assurés diminue tous les jours et le dernier assuré sera obligé de payer sa propre police. S'il veut continuer ce système il en est libre. Mais s'il veut discontinuer, il peut choisir l'option que le département des assurances nous dit être la meilleure qui peut être accordée dans les circonstances. Nous n'empêchons pas un porteur de police de payer s'il le veut l'assurance de son voisin et la sienne propre à sa mort. Le bill lui donne l'avantage de pouvoir s'assurer sur le plan des assurances à primes fixes et d'avoir une police aussi élevée que possible.

M. OLIVER : L'honorable député (M. Heyd) a dit que cette compagnie n'était pas en faillite. Cependant nous voyons par ce bill qu'elle propose de composer avec ses créanciers sur la base de $1,425 pour $5,000. Cela fait une différence de $3,575. Je serais porté à considérer une institution de ce genre comme étant en faillite. En fait, nous nous constituons en cour de faillite afin de remettre cette compagnie sur ses pieds. Je n'aurais pas d'objection à cela, mais je ne veux pas que ce soit sur la base de 25 ou 30 cts dans le dollar, et qu'ensuite on permette à la compagnie de continuer ses opérations dans notre beau pays.

M. HEYD : Je prierai mon honorable ami de remarquer que cet assuré n'est pas obligé d'acepter la réduction du chiffre de sa police. Il a droit de maintenir sa police à $5,000 et d'en payer la prime sur le plan des primes fixes ; à l'âge de 52 ans, en vertu du bill, il paierait environ $400 par année, ce serait moins cher que le prix qu'il paie aujourd'hui, probablement. D'après l'honorable député de Grey, cet assuré, sous le système de primes de cotisation, paierait environ $500 par année. Est-ce que l'assuré ne serait pas heureux de payer moins cher pour son assurance ?

M. OLIVER : Je m'aperçois maintenant, M. le président, que les mots dont je me suis servi à l'adresse de cette compagnie sont bien trop doux. Si l'option qu'elle accorde de diminuer la police d'assurance des deux tiers est le mieux qu'elle puisse faire, le devoir du parlement est de mettre cette compagnie en faillite.

M. HEYD : Vous ne le pouvez pas.

M. OLIVER : Alors il est de notre devoir de——

M. HEYD : Que dites-vous?

M. OLIVER : Je dis qu'il faut prendre des mesures pour arriver à ce résultat.

M. HEYD : Quelle mesure prendrez-vous?

M. OLIVER : Je n'ai pas à le dire dans le moment. Mais je crois que le parlement en a le pouvoir.

M. HEYD : Vous ne pouvez pas mettre en faillite une compagnie qui est solvable.

M. OLIVER : Je crois que le parlement pourrait l'obliger à cesser ses opérations. Dans tous les cas, c'est la première fois que je vois que l'on vienne demander au parlement de sanctionner les opérations d'une institution qui, après avoir fait des opérations d'assurance pendant tant d'années dans notre pays, en est arrivée à offrir de composer avec ses créanciers sur la base de 25 cts dans le dollar et menace l'assuré que s'il n'accepte pas cette offre, il devra continuer le système sous lequel il est présentement, c'est-à-dire qu'il continuera à être volé comme il l'a été dans le passé. Je dis donc que puisque c'est là la proposition qu'on nous fait, on devrait au moins donner au parlement un temps raisonnable pour l'étudier. On nous demande d'accepter ce que les directeurs de la compagnie ont décidé, et ensuite de la laisser faire des opérations jusqu'au moment où elle sera obligée de composer avec ses créanciers de nouveau. Je prétends que le fait que 40 de ces porteurs de polices refusent d'accepter cette offre et que 98 demandent d'autres renseignements, bien qu'on leur ait fait des menaces, ainsi que l'a dit l'honorable député, est une raison qui devrait nous faire réfléchir avant de prendre une décison. Comme l'honorable député de Grey l'indique, le choix offert par la compagnie, est le choix de Hobson : Acceptez ce que l'on vous offre ou vous n'aurez rien du tout ; acceptez les 25 cts dans le dollar ou continuez à être volé. Je dis que le parlement ne peut pas accepter de semblables conditions, et on ne devrait présenter un bill de ce genre que si l'on peut donner des explications suffisantes pour que les honorables membres de cette Chambre puissent se justifier devant leurs électeurs d'avoir permis à cette compagnie de poursuivre ses opérations. Les compagnies d'assurances sont fondées dans le but de protéger la veuve et l'orphelin, et lorsqu'il est prouvé qu'une compagnie vit en volant la veuve et l'orphelin, car c'est ce que cela signifie, je dis que le parlement du Canada doit réfléchir avant d'approuver un tel état de choses.

Article 2.

M. GALLIHER : Je crois que c'est le bon moment de demander des renseignements sur ce que la compagnie se propose de faire avec ses actionnaires si elle obtient une license. Prenons le cas d'un porteur d'une police de $5,000 qui est maintenant âgé de 52 ans ; supposons qu'il choisisse de conserver sa police de $5,000, est-ce que la prime qu'il aura à payer à la compagnie pour ces $5,000

présentement et dans l'avenir sera aussi peu élevée que celle qu'il aurait à payer dans une compagnie d'assurance à prime fixe et déterminée s'il était encore un bon sujet d'assurance. Si je comprends bien la situation, il n'aura pas à payer plus que dans une compagnie à prime fixe.

M. HEYD : C'est cela.

M. GALLIHER : S'il en est ainsi il me semble que l'honorable député d'Alberta ne devrait pas faire d'objections au bill. D'abord ce porteur de police s'est assuré dans une compagnie d'assurance mutuelle. Il est vrai qu'il aura à payer aujourd'hui plus qu'il ne s'attendait de payer, mais dans tous les cas il n'a jamais payé plus que le prix d'une assurance mutuelle. Il a cet avantage dont a parlé l'honorable député de Grey-est, et il me semble que c'est là certainement un cas de choix forcé, car maintenant que les nouveaux membres qui entraient d'année en année et augmentaient les recettes de cette compagnie d'assurance lorsqu'elle était mutuelle, ont cessé d'entrer ainsi que cela devait arriver fatalement, et lorsque les porteurs actuels de polices mutuelles ne seront plus que quelques-uns, ils seront obligés de payer plus qu'il leur sera possible ou plus que leurs polices leur rapporteraient en cas de mort. Il ne peut y avoir, par conséquent, aucun doute que le changement proposé est dans l'intérêt de ces porteurs de polices. Ils sont intéressés à ce qu'on leur offre quelques moyens qui empêcheront leurs polices de devenir complètement inutiles. Ils ont cet avantage de pouvoir obtenir une police à prime fixe basée sur leur âge actuel après examen.

Je crois que c'est là un avantage important. Si nous refusons de voter ce bill il est possible que plusieurs de ces porteurs de polices, qui aujourd'hui ont encore des droits, seront obligés de les abandonner. Non seulement ils perdront ce qu'ils ont payé, mais ils ne seront plus assurés. Ils ne laisseront rien à leur veuve et à leurs enfants à leur mort. La compagnie dit : Nous ne pouvons plus faire des opérations sur le système mutuel, mais nous allons vous donner deux options, deux moyens de garder votre police: l'un, de garder la police au chiffre primitif sans que vous ayez à subir un examen médical qui pourrait vous empêcher de vous assurer ailleurs, et la prime que vous aurez à payer ne sera pas aussi élevée ou dans tous les cas pas plus élevée que celle que vous auriez à payer dans d'autres compagnies à votre âge.

M. HEYD : C'est exactement cela.

M. SPROULE : Je veux dire à l'honorable député d'Alberta pourquoi la compagnie n'a pas été mise en liquidation. Tant qu'une compagnie conduit ses opérations conformément à la loi des assurances vous ne pouvez pas l'obliger à se mettre en liquidation. Les membres d'une compagnie mutuelle doivent prélever l'argent nécessaire pour payer les décès, et si le chiffre fixé dans le contrat primitif, qui était dans le cas dont j'ai parlé de $9.25 tous les deux mois, n'est pas suffisant pour payer les réclamations des décès, la loi des assurances dit que ce chiffre peut être augmenté, et c'est en vertu de cet article que les primes sont augmentées tous les ans, et c'est ce qui permet à la compagnie d'exister. Conséquemment vous ne pouvez pas liquider une compagnie tant qu'elle conduit ses opérations conformément à la loi. Si elle cesse d'en faire, elle peut distribuer les fonds qu'elle possède entre ses membres, mais tant qu'elle ne veut pas liquider ses affaires, vous ne pouvez pas l'y obliger. Au sujet de l'autre question posée par l'honorable député de Yale-et-Caribou je dois dire qu'elle est très à propos. Voici un porteur d'un police de $5,000 qui paie aujourd'hui $572.40 de prime, et cette prime augmente de telle façon que s'il continue à garder sa police, il sera obligé avant qu'une autre année soit écoulée, de payer une prime dépassant beaucoup $1,000. Si cet homme vit 5 ans, nonobstant tout ce qu'il aura versé dans le fonds de la compagnie depuis des années, il sera encore obligé de payer plus que le montant de l'argent qui reviendra à ses héritiers à sa mort, mais s'il se retire de la compagnie maintenant il ne pourra pas s'assurer dans une autre parce qu'il n'est pas capable de subir l'examen. Je connais un cas de ce genre, et par conséquent cet assuré serait privé de jouir des avantages que peut lui rapporter l'argent qu'il a payé s'il reste assuré. Le bill lui permet de s'assurer d'après le nouveau système pour une somme proportionnée à la prime qu'il paie, ou il pourra payer une prime plus élevée sur la même base pour lui donner droit à une assurance de $5,000. C'est se tirer le mieux possible d'un mauvais pas.

M. BRODER : Est-ce que les porteurs de polices mutuelles ont droit à leur part du dépôt qui est supposé protéger les assurés ?

M. HEYD : Le dépôt leur est complètement remis en vertu de ce bill.

M. BRODER : Je le sais, mais s'ils acceptent la police a prime fixe le dépôt reste-t-il entre les mains du gouvernement.

M. HEYD : S'ils adoptent la police à prime fixe le dépôt est divisé au pro rata entre eux.

M. BRODER : Mais dans l'autre cas ils n'y ont aucun droit?

M. HEYD : Non, ils n'y ont aucun droit ; ils sont simplement obligés de payer les primes de cotisation.

M. GERVAIS : Je voudrais dire quelques mots. Ce que nous a dit l'honorable député qui a présenté ce bill signifie que ce parlement doit se constituer en cour de faillite. Je crois que la Chambre adopterait là un mauvais principe. Elle ne doit pas se constituer en cour de faillite. J'appelle l'attention du comité sur le fait que les déclarations mêmes de l'honorable député (M. Heyd) montrent que la Mutual Reserve Fund Life Asso-

ciation est maintenant en faillite. D'après un décret du Conseil privé d'Angleterre elle sera cinquante fois plus en faillite avant trois mois. Dans ces circonstances je désire savoir si c'est bien le temps pour le parlement du Canada de s'occuper de cette question. Ce bill n'est-il pas prématuré ? Un câblogramme qui vient d'être reçu à Ottawa nous apprend que dans la cause de Foster vs La Mutual Reserve Fund Life Association de New-York, le lord Chancelier d'Angleterre a dit que la compagnie s'était conduite d'une façon astucieuse et ambiguë intentionnellement, et il a maintenu le jugement donné par la Haute Cour d'Appel en Angleterre.

Cela signifie que dans moins de trois mois, des milliers de jugements seront émis contre cette compagnie dans les cours de la Grande-Bretagne, de même que dans nos propres cours, et cela signifie aussi que dans moins de trois mois l'appel de M. Angers qui est maintenant devant la cour Suprême du Canada sera maintenu, et que ceux qui sont assurés dans cette compagnie procèderont contre ellle et feront diviser et distribuer son actif ainsi qu'il doit l'être. Dans ces circonstances, M. le président, n'allons-nous pas, en adoptant ce bill, mettre sérieusement en danger les droits et avantages que pourront retirer les milliers d'assurés du Canada ? Le lord Chancelier d'Angleterre a déclaré que les méthodes de cette compagnie en Angleterre avaient été frauduleuses, et toutes nos cours, non seulement les cours ordinaires, mais la cour Suprême du Canada devront, vu cette déclaration, déclarer que cette compagnie a été une duperie au Canada. Suivant les règles des assurances qui sont en vigueur au Canada, la cour Suprême devra rendre jugement en faveur de M. Angers, et si elle rend ce jugement cela signifie que les assurés auront, en droit comme en équité, une excellente réclamation contre la compagnie dans toutes les cours du Canada. Dans ces circonstances ne mettrons-nous pas en danger les droits de milliers d'assurés dans la Mutual Reserve Fund Life Association ?

M. SPROULE : Que vaudrait une exécution contre une compagnie qui n'a pas d'actif ?

M. GERVAIS : Je conseillerai à mon honorable ami de Grey (M. Sproule) d'attendre quelques mois. Où sont les fonds indiqués dans les livres de la compagnie ? Il n'a pas été clairement démontré où ils sont allés. Attendons six mois. Ensuite nous ferons un effort pour découvrir l'actif de cette compagnie. Nous ne pouvons, dans tous les cas, nous trouver dans une position pire que celle que nous occupons aujourd'hui. Tout l'actif que nous avons à diviser aujourd'hui est cette somme de $228,000. Conservons cette somme entre nos mains et dans six mois nous ferons une enquête dans toute l'affaire. Nous constaterons la valeur du décret qui a été rendu par la plus haute cour de justice de l'empire. A la session prochaine nous pourrons adopter ce bill si nous croyons qu'il est bon de l'adopter. Dans tous les cas, je ne veux pas recevoir d'ordres du Sénat du Canada. Je n'attache aucune foi à l'article du bill parce que, pour me servir du langage du savant juge du Conseil privé, en toute conscience je ne crois pas que le bill soit honnête. Autant que je puis comprendre l'article 5, il signifie que la Mutual Reserve Fund Association désire continuer ses opérations, disons pendant 24 ans, qu'elle veut émettre de nouvelles polices et ensuite mettre la main sur le dépôt et s'en aller à Long Branch. Dans ces circonstances, nous n'avons qu'une chose à faire, c'est de renvoyer ce bill à six mois, si nous voulons tenir compte du câblogramme que j'ai lu au comité et qui apprécie à sa juste valeur le décret du Conseil privé d'Angleterre. Nous devrions attendre la décision qui sera prochainement rendue par la cour Suprême du Canada sur l'appel qui est maintenant devant elle, et l'année prochaine nous demanderons à cette Chambre de décider de quelle manière et d'après quelles conditions le dépôt que nous tenons maintenant sera divisé entre les asssurés.

M. HEYD : Si tout ce que l'honorable député a dit était absolument vrai——

M. W. ROSS (Victoria) : Chaque mot est vrai.

M. HEYD : Les porteurs de polices n'en seraient pas mieux. Ce dépôt de $228,000 est en possession du gouvernement ; il est là pour le bénéfice des porteurs de polices au Canada, et aucun juge d'Angleterre n'y peut toucher.

M. GERVAIS : Je voudrais poser une question à l'honorable député (M. Heyd). La Chambre des lords ayant décidé dans la cause de Foster vs la Mutual Reserve Fund Life Association en la manière que j'ai indiquée, les cours de la province de Québec de même que les cours des six autres provinces composant la Confédération ne seront-elles pas obligées de décider que chaque assuré devra être remboursé de son argent à même les fonds de la compagnie ? On demandera peut-être : où sont ces fonds à même lesquels les assurés seront remboursés ? Eh bien, nous verrons cela plus tard.

M. BRODER : Supposons que les porteurs de polices acceptent la proposition contenue dans le bill lorsqu'il sera devenu loi et qu'ils changent leur police mutuelle pour des polices à prime fixe, si les opérations faites en vertu du système à prime fixe sont plus considérables que celles représentées par le dépôt actuel, faudra-t-il augmenter ce dépôt ? Y a-t-il dans le bill un article disant que le dépôt entre les mains du gouvernement devra être augmenté pour couvrir les risques additionnels ?

M. HEYD : D'après la loi telle que je la comprends, cette compagnie est obligée de

tenir un dépôt entre les mains du gouvernement assez élevé pour permettre au gouvernement de réassurer tous les porteurs de polices d'une compagnie qui deviendrait insolvable.

M. SPROULE : Le dépôt est en proportion des opérations.

M. HEYD : Oui, et si elles augmentent, la compagnie sera obligée d'augmenter sa réserve. Le jugement dont on a parlé se rapporte à une police toute particulière. Cette police a été émise pour une période de 15 années en vertu des conditions ordinaires ; mais cet assuré avait une lettre d'un des directeurs de la compagnie disant que sa prime n'augmenterait pas, et la cour décida en conséquence que c'était un contrat spécial et que les primes qu'il avait payées en plus devaient lui être remboursées avec intérêt à 4 pour 100. Si il y a au Canada un assuré possédant une lettre semblable d'un des directeurs de la compagnie, je suppose que cet assuré serait dans la même position. Mais même s'il y en avait un millier, cela ne modifiera en rien l'état du dépôt qui est entre les mains du gouvernement. Si les primes annuelles sont payées régulièrement, la compagnie est obligée de déposer entre les mains du gouvernement une réserve suffisante pour lui permettre de réassurer les porteurs de polices dans une autre compagnie. Je suppose que le département des assurances du gouvernement veillera à ce que la réserve requise par la loi soit conservée intacte, et si le gouvernement permettait que cette réserve ne fût pas suffisante, c'est lui qui serait responsable.

M. OLIVER : Nous voulons voir les pouvoirs de cette compagnie ; nous voulons savoir si elle est indépendante du parlement du Canada ou si elle lui est sujette. L'honorable député (M. Heyd) a essayé de faire croire qu'il y a entre les mains du gouvernement une somme d'argent qui protège absolument les personnes assurées dans la compagnie, mais cette protection ne représente que 25 ou 30 pour 100 de la valeur de la police. L'assuré, au lieu de pouvoir compter sur une police de $5,000 n'a droit qu'à une police de $1,400. Pour une raison ou pour une autre, la compagnie s'est placée dans la situation que ses assurés sont exposés aujourd'hui à perdre la différence entre $5,000 et $1,400 sur chaque police de $5,000, et c'est cette compagnie qui vient demander au parlement de la mettre dans une position lui permettant de continuer à faire des opérations au Canada.

Je ne m'inquiète pas tant des porteurs de polices actuels que de ceux qui pourront se faire assurer à l'avenir, dans le cas où le parlement remettrait cette compagnie sur pied. Les déclarations faites en cette Chambre aujourd'hui, nous justifient surabondamment de demander que les affaires de cette compagnie fassent le sujet d'une enquête. Le parlement va-t-il froidement sacrifier les droits des porteurs de polices de cette compagnie jusqu'à concurrence des deux tiers du chiffre de ces polices, sans autre justification que la mauvaise administration de cette compagnie même. Pour combien de millions de dollars cette compagnie a-t-elle émis de polices ?

Un honorable DEPUTE : $20,000,000.

M. OLIVER : Allons-nous réduire vingt millions de dollars à 5 ou 6 millions de dollars d'un simple trait de plume ?

M. HEYD : Il y au Canada 3,600 porteurs de polices de cette classe, représentant une somme de 8 millions de dollars.

M. GERVAIS : Je soulève la question du règlement : Ce bill a-t-il été imprimé en français?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Il nous vient du Sénat, et j'imagine qu'il a été traduit.

M. OLIVER : Allons-nous réduire ces 8 millions de dollars à 2 ou 3 millions de dollars ? Allons-nous faire disparaître ce qui était aux yeux des veuves et des orphelins présents et futurs un capital sûr, simplement parce que l'administration de cette compagnie a été incompétente ou corrompue ? Allons-nous accepter une telle proposition sous l'impulsion du moment ? Assurément une proposition de cette nature devrait être mûrement considérée par la Chambre. Quel que soit le point de vue auquel le Sénat s'est placé, quel que soit le point de vue auquel les assureurs se sont placés, nous sommes responsables envers les assurés et envers ceux qu'on engagera plus tard à se porter acquéreurs de ces polices, si nous la réhabilitons. C'est ce qui m'engage à demander du temps.

M. HEYD : Mon honorable ami (M. Oliver) a-t-il jamais lu ce bill du commencement à la fin?

M. OLIVER : Oui.

L'article est adopté.

Article 3.

M. OLIVER : J'aimerais que le promoteur du bill me donne l'explication du sous-paragraphe 1 du paragraphe b de l'article 3.

M. HEYD : Le cas dont j'ai parlé en est un extrait. J'ai mentionné une police émise en mars 1891; âge de l'assuré à ce moment, 39 ans; âge aujourd'hui, 52; montant de la police, $5,000; cotisation moyenne annuelle, $57.16. La première alternative lui donne une prime nette de $57.16, qui lui permettra de se faire assurer au montant de $1,429, sans examen médical; la seconde alternative lui donne le droit de continuer son assurance au montant de $5,000, moyennant le paiement des primes fixées ici. C'est là l'explication que donne le département.

L'article 1 assure les avantages suivants : dispense de l'examen médical ; frais de gestion —très faibles ; et il aura droit au montant d'assurance gratuite ou acquittée qui pourra lui être assigné en vertu de cet article.

M. OLIVER : Si je n'avais pas lu cet article, j'aurais cru qu'en vertu du nouvel arrangement, l'assuré aurait l'avantage du taux auquel il s'était fait assurer d'abord. Ce n'est pas ce qu'on lui accorde. On lui accorde simplement le taux auquel il pourrait s'assurer dans n'importe quelle autre compagnie.

M. HEYD : Un taux un peu moins élevé.

M. OLIVER : Les conventions entre la compagnie et les assurés sont clairement violées. L'individu a été assuré moyennant une certaine prime à un certain âge, et nombre d'années après, le parlement lui dit: Vous pouvez continuer votre assurance, pourvu que vous acceptiez une police réduite à un taux calculé d'après votre âge actuel.

M. HEYD : Mais la compagnie ne s'est pas engagée, moyennant le paiement d'une certaine prime, à maintenir la police. La prime pouvait être haussée d'année en année, suivant les besoins de la compagnie.

M. OLIVER : Il s'est fait assurer à un certain âge et en lui a accordé le taux d'assurance applicable à cet âge. Par suite de la disposition relative à l'examen, il est privé de cet avantage; car vous réduisez sa police à la valeur qu'elle aurait s'il en faisait l'achat aujourd'hui.

M. HEYD : Il aura cet avantage que sa prime sera à taux fixe au lieu de pouvoir être augmentée comme elle l'est actuellement. Et il sera assuré à meilleur compte que s'il achetait une police dans une société d'assurance sur la vie à prime fixe au Canada ; en outre, il sera dispensé de l'examen du médecin.

M. OLIVER : Nous ne nous plaignons pas que cette compagnie ait bien voulu permettre à ses assurés de conserver quelque intérêt en raison des sommes qu'ils lui ont été versées. Mais cette compagnie a violé son contrat, et nous demandons au parlement de sanctionner cette violation et de la mettre en mesure de faire de nouvelles affaires au Canada, ce qui lui est interdit actuellement.

M. HEYD : Quel contrat viole-t-elle ? Elle ne s'est pas engagée à se contenter de primes fixes. Le contrat stipulait que les primes pouvaient être augmentées comme dans le cas des sociétés par cotisations.

M. OLIVER : Ce n'est peut-être pas la lettre du contrat ; mais il est certain que les agents de la compagnie ont engagé les gens à se porter acquéreurs de polices en leur représentant que les taux en toute probabilité ne seraient pas augmentés. C'est l'histoire de l'escroquerie de la fourche à foin qui se répète. Parce que le contrat ne stipule pas en toutes lettres ce que la compagnie avait promis de faire par la bouche de ses agents, elle n'est pas pour cela en meilleure posture, et nous ne devrions pas la mettre en mesure de soutirer de nouveau de l'argent au peuple.

M. HENDERSON : Est-ce à la demande de la compagnie que cette enquête a eu lieu ? J'ai entendu l'honorable député d'Alberta déclarer que cette compagnie demande qu'on lui accorde les pouvoirs qui lui sont accordés au terme de ce projet de loi. J'étais sous l'impression que la compagnie avait été forcée de subir cette enquête, d'accepter cette mesure. Qu'est-ce qui a déterminé la proposition de ce projet de loi ?

M. HEYD : La première nouvelle que j'ai eue de ce projet de loi c'est qu'il avait été présenté par le sénateur Kerr. A la demande de qui a-t-il été présenté, je n'en sais rien. La seule question qui m'intéresse, c'est de savoir s'il sera à l'avantage des porteurs de polices du Canada.

M. GALLIHER : Il est un point que j'aimerais à voir élucider. J'ai déjà signalé le cas de l'assuré qui retient sa police de $5,000 comme police à prime fixe sur la vie et qui paie la prime exigible à l'âge qu'il a atteint aujourd'hui. Mais lorsqu'il choisit l'autre alternative et accepte une police réduite de $1,463, ou quel qu'en soit le chiffre, au lieu de sa police de $5,000, quel montant de prime est-il appelé à payer ? Est-il appelé à payer la prime qu'exigerait une société d'assurance ordinaire sur la vie à l'âge qu'il avait lorsqu'il a fait l'acquisition de sa police, ou à l'âge qu'il a atteint aujourd'hui ?

M. HEYD : Il a droit au montant d'assurance corerspondant au taux moyen de ses versements. C'est sur cette base que le reliquat entre les mains du gouvernement est divisé ; mais si, d'une part, ses versements moyens lui assurent une police de $1,460, il lui est loisible de s'assurer une police de $5,000, pourvu qu'il paie une prime proportionnellement plus élevée, soit au taux de $1.65 par mille de moins que dans la société " Confederation Life ", si nous supposons qu'il a atteint l'âge de 52 ans.

M. OLIVER : On voit clairement toute l'affaire.

M. GALLIHER : Puisque la police de cet homme est réduite de $5,000 à $1,460, et qu'il lui faut payer sur ces $1,463 la même prime qu'il lui faudrait payer s'il se portait acquéreur d'une nouvelle prime aujourd'hui pour ce montant, je ne vois pas quel avantage il y a à accepter une police réduite. Si sa police est réduite de $5,000 à $1,463, on ne devrait lui faire payer sur cette somme que le montant qu'il paierait à l'âge qu'il avait lors de sa première demande.

M. HEYD : Si vous prenez un homme à l'âge de 50 ans, et si vous continuez sur le

taux de la prime qu'il a dû payer lors de l'acquisition de sa police, où trouverez-vous les fonds nécessaires?

M. GALLIHER : La police a été réduite de $5,000 à $1,400, et durant tout ce temps, la compagnie n'a pas conduit les opérations pour les beaux yeux des assurés. L'assuré a payé en vertu de ce système de très fortes cotisations en guise de primes.

M. WILLIAM ROSS (Victoria) : Ces gens se faisaient voler.

M. GALLIHER : C'est possible, il se peut que ce soit une compagnie très méprisable ; je n'en sais rien. Mais si la police est réduite de $5,000 à $1,400, je ne vois pas pourquoi l'assuré ne serait pas mis à même de ne payer la prime que sur le chiffre réduit de l'assurance au taux qu'il aurait payé à l'âge qu'il avait au moment qu'il fit l'acquisition de la police.

M. HEYD : Si ce particulier s'était fait assurer dans une société à prime fixe il y a 15 ans, et avait payé les taux qu'une telle compagnie exige, il y aurait aujourd'hui $527 à son crédit qui permettraient de maintenir la prime au chiffre peu élevé qu'on a exigé de lui à l'époque où il a fait l'acquisition de la police. Mais comme l'individu dont nous parlons n'a pas eu à payer une telle prime, l'argent n'est pas dans la caisse de la compagnie à son crédit. Apparemment, tout homme qui a été assuré dans une compagnie à moitié prix pendant quinze ans, s'imagine que la compagnie lui doit quelque chose lorsqu'elle cesse l'opération. S'il n'est pas mort, il n'en a pas moins retiré un certain avantage du fait qu'il était assuré durant tout ce temps.

M. GALLIHER : Je suis surpris d'entendre l'honorable député (M. Heyd) faire pareille déclaration. Ces gens ont été induits à s'assurer dans cette compagnie parce qu'on leur a représenté que les taux étaient moitié moins élevés que ceux des autres sociétés. On leur a dit qu'ils seraient appelés à payer certaines cotisations déterminées, lesquelles d'après toutes les prévisions humaines, ne devaient pas dépasser une certaine somme. Puis la compagnie cesse d'appliquer ce système au Canada et oblige ses assurés à payer non seulement le plein montant de la prime, mais deux fois, trois fois, cinq fois même le montant de cette prime.

M. HEYD : C'est là un bon aperçu des choses. On a représenté aux gens que certaines cotisations seraient exigées, que très probablement ces cotisations ne seraient pas augmentées, mais qu'elles pourraient l'être. Quiconque se fait assurer dans une compagnie par cotisations, court le risque de voir les cotisations augmentées.

M. GALLIHER : Mais est-ce que l'acte même de la compagnie, lorsqu'elle a cessé d'assurer de cette manière, n'a pas eu pour effet de produire une hausse des cotisations?

M. HEYD : La compagnie, tant qu'elle a assuré d'après le système des cotisations, l'a fait en conformité de la loi. Mais les primes perçues étaient trop minimes. Il fallut augmenter le chiffre des cotisations et par suite de cette augmentation, les trois quarts des assurés se sont retirés. Par suite, il lui est resté un grand nombre de gens d'un âge avancé, qui, pour cette raison, persistent, et c'est pour ces gens que nous travaillons aujourd'hui.

M. OLIVER : On commence par nous dire que la compagnie ne prélevait pas assez de fonds sous forme de primes, et le moment d'après, on nous dit qu'elle en prélevait trop. Ce qui a engagé les gens à se retirer, c'est que le chiffre des cotisations était trop élevé. S'il en est ainsi, on ne saurait guère prétendre que les assurés qui ont persisté à faire partie de la compagnie ne faisaient pas de versements assez forts. Leurs versements étaient trop forts. Et pourtant ils sont forcés aujourd'hui de payer des taux qu'ils ne s'étaient jamais attendus à payer. Or, cet état de choses est entièrement le résultat des actes de la compagnie, actes dont les porteurs de polices ne sont pas responsables.

M. HEYD : Cette concession n'est pas à l'avantage de la compagnie.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Permettez-moi de donner un conseil. Adoptons un article de temps à autre, et de cette manière nous avancerons quelque peu.

Article 5.

5. Après la date de ladite licence, la compagnie ne sera tenue de faire un dépôt qu'en la manière prévue aux articles 7 à 11, tous deux inclusivement, de l'Acte des assurances, et tout l'actif de la compagnie en Canada sera applicable à toutes les obligations de la compagnie en Canada ; pourvu que les dépôts de la compagnie entre les mains du Receveur général du Canada ne soient pas réduits au-dessous du montant existant à la date de ladite licence, tant que la compagnie prendra de nouveaux contrats d'assurance en Canada et seront, à tous égards, sujets aux dispositions des articles 33 et 34 de l'Acte des assurances.

M. OLIVER : Cet article a trait au dépôt actuellement entre les mains du gouvernement comme garantie pour les porteurs de polices de la compagnie. En vertu de cet article, tout ce que la compagnie est tenue de faire, c'est de cesser ses opérations au Canada, pour avoir droit de retirer jusqu'au dernier sou de son dépôt, tandis que les porteurs de polices courront après leur argent.

M. GERVAIS : J'ai l'honneur de proposer, avec l'appui de M. Oliver, que la disposition qui suit soit ajoutée à l'article 5 :

Mais aucune réduction du dépôt tel qu'il est aujourd'hui ne sera faite d'ici à cinq ans, si ce n'est dans le but de payer les sommes aux ayants-cause des assurés en conformité de l'Acte des assurances.

Je ne vois pas quelle objection on peut avoir à un amendement comme celui-là.

Quelques DEPUTES : Adopté.

M. GERVAIS : C'est là une question très importante. Un bon avocat pourrait tirer de cet article 5 cinquante causes pour le Conseil privé d'Angleterre. L'article est très ambigu, et son ambiguité est voulue. Je désire le rendre clair. Peut-on s'opposer à ce que l'article en discussion soit rendu clair ? Assurément, il n'est que raisonnable de prescrire que ce dépôt ne sera pas réduit pour d'autres fins que de payer les sommes dues aux ayants-cause des assurés d'après notre loi régissant les sociétés d'assurance.

M. HEYD : Cet article est très important. Les vues de ceux qui s'opposent à l'adoption du bill y sont énoncées de la manière la plus claire. Dans l'opinion du bureau des assurances, la fin même que l'on se propose par l'amendement se trouve assurée par cet article. Le ministre des Finances est ici, et il exprimera probablement sa propre opinion à ce sujet. Si nous adoptions cet amendement, l'effet serait de renvoyer le bill au Sénat, où, comme la session est très avancée, il échouerait forcément. Ce serait là l'effet de la motion—je ne dis pas que c'est le but dans lequel on l'a présentée. Nous avons tous siégé en ce parlement assez longtemps pour savoir que, si la Chambre est prorogée ce soir ou lundi soir, ce bill sera combattu jusqu'à la clôture de la session par ceux qui l'ont combattu depuis deux mois. Dans l'intérêt des porteurs de polices au Canada, dont les droits sont sauvegardés par ce bill, nous devrions le plus possible éviter de l'amender. Et dans le cas actuel, il n'est pas nécessaire que nous l'amendions, car l'idée même contenue dans l'amendement se trouve énoncée dans l'article. Si le bill échoue au Sénat, nombre de porteurs de polices vont être forcés d'interrompre leurs paiements à cause de la hausse dans le taux des cotisations. Quel avantage y trouveront-ils ? En quoi la compagnie en souffrira-t-elle ? Vous ne faites aucun tort à la compagnie en empêchant le bill d'être adopté. Peu lui importe que ce projet de loi soit adopté ou non. Elle se contentera de prélever des cotisations sur ces gens, et tant qu'elle le fera, ses porteurs de polices continueront à faire des versements.

Quand l'affaire tirera à sa fin et qu'il ne restera plus que deux ou trois porteurs de polices, les deux auront à payer $500 chacun pour solder le montant de l'assurance du troisième ; et quand il n'y en aura plus qu'un, il devra solder lui-même les $1,000 qui lui reviennent. Si l'amendement en discussion est adopté, c'est ce qui arrivera finalement. Il ne protège aucunement les porteurs de police. Ce dépôt est entre les mains du receveur général et ne peut être retiré par la compagnie.

M. HAGGART : Je n'ai encore rien trouvé dans la loi qui autorise le gouvernement à payer cette somme qu'il détient en dépôt en conformité des dispositions du bill.

M. GERVAIS : L'acte général des assurances au Canada autorise le gouvernement à le faire. Voici le principe d'après lequel se font les dépôts d'assurance. Quand une compagnie commence les affaires, elle est tenue de faire un dépôt déterminé, et ce dépôt doit être augmenté à mesure que de nouvelles polices sont émises. En réalité, la Mutual Reserve Fund, si je suis bien renseigné, commença par faire un dépôt de $50,000. Puis elle émit un grand nombre de polices et dut augmenter son dépôt jusqu'à concurrence de $228,000. Cette compagnie voudrait maintenant, en vertu du même principe, se faire accorder une nouvelle licence par le bureau des assurances ; elle veut se faire autoriser à faire un nouveau dépôt en vertu de cette nouvelle licence. Si on lui permet de le faire, comme le chiffre de ses polices a diminué dans l'intervalle, elle n'aura à faire qu'un dépôt beaucoup moindre, proportionnel au chiffre des polices en vigueur. Cela veut dire que ces messieurs, dans les vingt-quatre heures qui suivront l'adoption du présent acte, pourront se faire remettre leur dépôt, ou le réduire à la somme de $50,000. Elle se fera donner un chèque par M. Fitzgerald et reprendra comme je l'ai dit, le chemin de Long Branch.

Il n'y a rien qui légitime l'adoption du présent bill. Je fais appel à la raison des députés de la gauche aussi bien que ceux de la droite. Il existe un doute très grave au sujet de la rédaction de cet article au Sénat. Si je suis bien renseigné, l'amendement que je propose maintenant avait été adopté par le Sénat. C'est là une grave accusation que je porte, mais on m'informe que cet article avait été adopté, que cet amendement devait être inséré dans la loi, mais qu'on a négligé subséquemment de l'insérer. Je déclare maintenant, sans vouloir faire la part des responsabilités de chacun, que nous sommes à même de rendre cette loi claire ; faisons-le donc. Pendant que la loi est en discussion, déclarons que personne n'aura le droit de réduire ce dépôt d'ici à ce qu'il se soit écoulé cinq ans.

M. CLANCY : Pourquoi cinq ans, pourquoi ne pas rendre l'interdiction permanente?

M. GERVAIS : Voici ma réponse: mettons ce dépôt en séquestre d'ici à cinq ans, et une fois cette période écoulée, nous saurons si la Mutual Reserve Fund fait sérieusement affaires au Canada. Si la Compagnie fait sérieusement affaires dans notre pays, nous pourrons alors lui permettre de diminuer le montant de son dépôt. Au contraire, si dans cet intervalle elle n'a pas fait sérieusement affaires au Canada, nous lui dirons: Nous ne voulons pas qu'il soit déduit un sou de ce dépôt. C'est là le but de mon amendement. Se trouve-t-il quelqu'un en cette Chambre pour dire que cet amendement ne sera pas à l'avantage des porteurs de polices ? Il est à l'avantage de tous. Nous voulons qu'il soit établi clairement d'une manière indiscutable, d'une ma-

nière indéfectible, comme on le dit en parlant du système Torrens, que le dépôt de $228,000 ne sera réduit d'ici à cinq ans pour aucune cause, si ce n'est la solde des sommes payables par suite du décès d'assurés actuels.

M. HAGGART : Il est vrai, comme l'affirme l'honorable député, que le bill autorise la compagnie à obtenir une licence à des conditions plus favorables qu'auparavant. Cette somme, actuellement entre les mains de l'Etat, a été déposée, en vertu d'une disposition générale de l'acte des assurances. Le bill actuel a pour but de les mettre à même, indépendamment de l'Acte des Assurances, d'obtenir possession du dépôt. Or, en vertu du projet de loi, le gouvernement n'est pas autorisé à remettre le dépôt à la compagnie, conformément à l'acte.

M. HEYD : Ce dépôt est entièrement en la possession du Receveur général; aucune société d'assurance n'a et n'aura jamais le droit d'y toucher.

M. HAGGART : L'honorable député ne paraît pas avoir saisi le sens de mes paroles. Cet argent est déposé entre les mains du gouvernement, et le gouvernement en a la disposition en vertu de l'Acte des Assurances. On s'est plaint que le gouvernement était lié par la loi des assurances et ne pouvait remettre le dépôt à la suite d'aucun arrangement que la compagnie pourrait conclure avec lui. En vertu du bill actuel, la compagnie est autorisée à conclure des arrangements avec ses porteurs de polices et à obtenir une licence, peut-être, comme l'a dit l'honorable député, à des conditions plus favorables. Quelle est la disposition du bill qui autorise le gouvernement à conclure l'arrangement que le bill a en vue ?

M. HEYD : Cet article a trait à la question de la licence. Avant qu'une société d'assurance puisse faire affaires, elle est tenue de déposer $50,000 entre les mains du gouvernement. C'est là la première formalité. Puis, elle doit maintenir le chiffre de ses réserves. Il se trouve $152,000 entre les mains du gouvernement pour l'avantage de ses porteurs de polices. Voici les alternatives qui s'offrent à ceux-ci :

Ceux qui acceptent la proposition n° 1, reçoivent un certain montant d'assurance acquittée ;

Ceux qui acceptent la proposition n° 2, ont le bénéfice d'une certaine réduction dans le taux de la prime;

Ceux qui n'acceptent ni l'un l'autre de ces propositions, ou qui, dans les quatre mois, ne déclarent pas s'en prévaloir, recevront une police soldée pour le montant de leur intérêt dans les $152,000.

L'argent ayant été réparti parmi les porteurs de police de cette manière, reste entre les mains du gouvernement et devient une réserve qui doit être maintenue et laissée là pour l'avantage de ses porteurs de polices; et j'imagine que lorsqu'il meurt un assuré, cette part de la réserve est payée à ses héritiers.

C'est la seule manière dont cet argent peut être obtenu du gouvernement. Je me suis efforcé d'expliquer cela, et nous avons aujourd'hui en cette Chambre le représentant du bureau des assurances. Son opinion est officielle, et je puis dire que j'ai obtenu mes renseignements de M. Fitzgerald, lequel déclare qu'il détient l'argent et qu'il n'en cèdera pas un sou.

M. BARKER : Si je comprends bien l'honorable député préopinant, la compagnie ne se propose pas de retirer le dépôt du trésor public. D'autre part, l'honorable député de Montréal, division de Saint-Jacques, (M. Gervais) voudrait qu'il fût clairement exprimé que la compagnie ne retirera pas le dépôt. Dans ces circonstances, il doit être facile d'insérer une disposition exprimant cette idée en termes clairs. L'honorable député préopinant nous dit que la compagnie ne désire pas retirer le dépôt, qu'elle ne le retirera pas, qu'il ne lui sera pas permis de le retirer. L'honorable député de Saint-Jacques, Montréal, (M. Gervais) voudrait que cette constatation fût faite en toutes lettres dans la loi. L'honorable député préopinant consent-il à ce que nous mettions sa déclaration par écrit

M. HEYD : Cet amendement se trouve déjà en substance dans le bill, et en l'adoptant nous empêchons l'adoption de ce bill.

M. GERVAIS : Pas du tout.

M. HEYD : Au contraire. Le bill devrait dans ce cas être renvoyé au Sénat, pour que celui-ci le sanctionne, et d'ici à samedi ou lundi soir, il ne se présentera pas d'autre occasion de discuter la question et le bill restera en suspens. C'est ce qui nous engage à combattre cet amendement. Je tiens mes renseignements de M. Fitzgerald, et si vous n'êtes pas satisfaits de ce que je vous dis, je n'y puis rien, mais il m'assure qu'il ne livrera pas le dépôt.

M. BARKER : L'honorable ministre des Finances corroborera-t-il cette affirmation ?

L'honorable M. FIELDING: La motion de mon honorable ami de Saint-Jacques, Montréal, (M. Gervais), est fondée sur une conception erronée des règles qui guident le département des assurances. Il voudrait édicter que ce dépôt ne pourra être retiré que dans le but de payer les sommes dues aux ayants-cause des assurés par suite de décès. Mon honorable ami est sous l'impression que le dépôt peut être utilisé actuellement pour solder les assurances, c'est une erreur. Nous ne pouvons pas nous servir du dépôt pour payer un seul sou d'assurance. Si la compagnie manque de remplir ses obligations et fait faillite, la cour fait la distribution de l'argent. Mais le département des assurances ne saurait payer un seul sou de ce dépôt aux ayants-cause des assurés. Le dépôt sert

simplement de garantie dans le cas de difficultés financières, de poursuites devant les tribunaux qui décident ce qu'on fera de l'argent.

M. BARKER : Vous dites que le dépôt ne saurait être utilisé pour solder les polices à leur échéance. Peut-il être utilisé pour une fin quelconque ?

L'honorable M. FIELDING : Il ne saurait l'être en vertu de la loi actuelle. Si, en vertu du bill, une forte proportion de ces assurances par cotisations se trouve transférée à ce qu'on appelle l'assurance ordinaire sur la vie, alors une partie du dépôt pourra être utilisée comme garantie des assurances prises sous cette forme ; mais ni dans un cas ni dans l'autre le dépôt ne sera retiré de la caisse publique.

L'honorable M. HAGGART : La loi actuelle ne vous autorise pas à le faire ?

L'honorable M. FIELDING : Non.

L'honorable M. HAGGART : Alors, comment sera-t-il payé ?

M. SPROULE : Le cas actuel me paraît avoir beaucoup l'apparence d'une liquidation volontaire. Le Receveur général ne peut se servir de cet argent que pour réassurer dans le cas où la compagnie cesserait de faire affaires. Cette compagnie est virtuellement à régler ses affaires en vue de cesser les opérations, et le bill prescrit que chaque porteur de police :

> Aura droit à un dividende de sa part proportionnelle de la somme de $152,000 en dépôt entre les mains du Receveur général du Canada et applicable aux polices de cotisation de la compagnie du Canada, à la date de ladite licence.

Ainsi donc, chacun aura droit à sa part. C'est une autre question de savoir si le receveur général a le droit ou non d'utiliser le dépôt de cette manière ; mais si l'on dit que le dépôt pourra être utilisé de cette manière, on se fonde apparemment sur cette circonstance qu'il se fait une liquidation volontaire, du consentement de la compagnie et des porteurs de polices.

M. GERVAIS : Mon honorable ami le ministre des Finances (M. Fielding) me permettra-t-il de lui poser une question. Je ne saurais accepter sa déclaration. Mon amendement a pour but, non pas d'autoriser le ministre des Finances à réduire le montant du dépôt actuel ; son seul objet est de prescrire que le dépôt qui se trouve entre les mains du ministre des Finances en sa qualité de receveur général restera entre ses mains et ne sera utilisé qui suivant le désir du parlement ou des décisions des tribunaux. C'est là le but de l'amendement.

L'honorable M. FIELDING : J'ai pris très peu de part à la discussion parce que je me trouve intéressé personnellement dans cette question et inhabile à voter. Je suis un des porteurs de polices, et j'ai pensé qu'il valait mieux me borner à voir à ce que l'office des assurances examinât la question et s'assurât que tout se faisait suivant les règles. C'est ce que l'on a fait. Le surintendant des assurances me dit que tout ce que l'intérêt public exigeait dans la circonstance a été fait, et je pense que le comité peut accepter sans crainte cette déclaration.

M. CLANCY : L'honorable ministre des Finances me permettra-t-il de lui poser une question ? Il a déclaré au comité qu'indubitablement le dépôt qui se trouve actuellement entre les mains du receveur général devra y rester pour la protection des porteurs de polices. Le bill en discussion va-t-il transférer une partie quelconque de ce dépôt aux nouveaux porteurs de polices, ou ce dépôt sera-t-il entièrement pour la garantie des porteurs de polices qui ont contribué jusqu'à présent. Ce dépôt appartient aux porteurs de polices actuels. Et si on le retient, il devrait être retenu pour la protection des droits de ces porteurs de polices actuels.

L'honorable M. FIELDING : A mesure que les opérations nouvelles se développeront, le dépôt devra être augmenté dans la même proportion, et la garantie des porteurs de polices actuels n'en sera aucunement diminuée. Cette somme sera gardée pour la garantie des porteurs de polices actuels ; mais à mesure qu'ils passeront d'une classe à l'autre, le dépôt deviendra utilisable pour la protection de la nouvelle classe dans sa pleine limite.

M. WARD : J'observe que la dernière partie de l'article 5 est ainsi conçue :

> Pourvu que les dépôts de la compagnie entre les mains du Receveur général du Canada ne soient pas réduits au-dessous du montant existant à la date de ladite licence, tant que la compagnie prendra de nouveaux contrats au Canada.

Voici ce que j'aimerais à demander à l'honorable ministre des Finances : Supposons que la compagnie décide de ne pas faire de nouveaux contrats d'assurances du tout, la compagnie aura-t-elle le droit de demander au receveur général de lui remettre une partie quelconque du dépôt actuellement entre ses mains ? Le dépôt a été augmenté de temps à autre dans la même mesure que les opérations se développaient; si la compagnie cesse de faire affaires, et si le dépôt déjà fait se trouve plus considérable que ne le demande le chiffre des opérations courantes, ne pourra-t-elle pas demander au gouvernement de lui remettre l'excédent du dépôt ?

L'honorable M. FIELDING : Le gouvernement ne serait aucunement obligé d'en remettre une partie quelconque. Tout serait à sa discrétion. Dans ces cas, le gouvernement fixe ce qui semble être un dépôt raisonnable dans les circonstances, et la compagnie n'a pas le droit d'exiger qu'on lui remette un seul dollar.

M. HAGGART : Si je comprends bien le bill, il a été fait un dépôt. Ce dépôt a-t-il été fait pour les fins générales de la compagnie, ou pour des fins d'assurance mutuelle ou à prime fixe ?

L'honorable M. FIELDING : Pas simultanément. Dans le temps que la compagnie assurait par voie de cotisation, elle n'assurait pas par voie de prime fixe ; et quand elle commença à assurer par voie de prime fixe elle dut cesser d'assurer par voie de cotisation. Le dépôt est resté pour la garantie des porteurs de polices sous le régime de la cotisation et les nouveaux asurés ont dû constituer un nouveau dépôt.

M. HAGGART : Ainsi donc le dépôt a été fait dans le but de garantir les assurés par voie de cotisation. Et ce que l'on se propose de faire actuellement c'est de transférer ce dépôt en vue de l'utiliser pour une autre fin.

L'honorable M. FIELDING : Si les assurés décident de faire transférer leur police dans la nouvelle classe, leurs intérêts se trouvent protégés là comme ils l'étaient dans l'ancienne classe, car il reste leur proportion de l'ancien dépôt.

M. HAGGART : Ils en ont une certaine proportion.

L'honorable M. FIELDING : Oui.

M. HAGGART : Supposons qu'ils restent dans l'ancienne classe ?

L'honorable M. FIELDING : Alors leur dépôt reste comme auparavant. Leur proportion n'est pas transférée ; elle reste où elle était auparavant.

M. OLIVER : La question suivante a été posée à l'honorable ministre des Finances : Dans le cas où les polices dont la compagnie est actuellement responsable ne requerraient pas le montant de dépôt actuellement entre les mains du Receveur général, la compagnie pourrait-elle se faire remettre la différence, l'excédent ? Je crois que l'honorable ministre des Finances a répondu que l'affaire était à la discrétion du gouvernement. C'est précisément ce que l'article 5 a en vue, c'est précisément ce que nous voulons empêcher par l'amendement. Nous demandons en toute justice, pour la protection de nos droits, que la Chambre nous fasse cette concession. L'amendement est clairement rédigé. Si ce dépôt est réellement une garantie, nous voulons être assurés de le trouver en cas de besoin. Nous n'avons pu prévenir l'adoption de l'article réduisant le chiffre des polices ou augmentant le chiffre des primes, et en dernier ressort, nous demandons que la garantie ne soit pas diminuée. L'honorable député (M. Heyd) prétend que ce bill doit être accepté sans amendement. Y a-t-il le moindre sens commun à nous faire une pareille proposition ?

M. HEYD : Je vous ai donné mes raisons.

M. OLIVER : Peu importe les raisons ; les raisons sont mauvaises. Cette Chambre a siégé durant des mois et des mois sans raison sérieuse ; mais pour la discussion de cette grave question, où des millions de dollars se trouvent en jeu, je suis disposé, et d'autres sont disposés comme moi, à siéger un jour de plus pour garantir les droits de ces gens. Le reproche le plus grave que l'on puisse faire à l'encontre de ce bill, c'est qu'il nous est présenté à une époque de la session où il saurait être ni considéré, ni modifié.

L'amendement de M. Gervais est rejeté et l'article est adopté.

M. SPROULE: Quel que soit le nombre des polices qui deviennent caduques à l'avenir, cette compagnie ne saurait pour aucune raison diminuer le dépôt qui est entre les mains du gouvernement.

L'honorable M. FIELDING : Le dépôt ne sera pas réduit.

Adoption du préambule.

M. HENDERSON : Je ne prends pas la parole dans le dessein de m'opposer à l'adoption du bill. D'après la discussion qui s'est faite et d'après ce que j'ai entendu d'autre part, je suis d'avis que les porteurs de polices seront en meilleure posture après l'adoption du présent projet de loi. Toutefois, je ferai observer que la présentation de ce bill établit un principe important. Il n'a pas été préparé à la suite d'une pétition présentée par cette compagnie ; ce sont les porteurs de polices qui en ont été les instigateurs; et les porteurs de polices sont les parties intéressées, puisqu'il s'agit d'une société d'assurance sous le régime des cotisations. Les compagnies d'assurance, comme les banques, sont des créatures du parlement, et il importe que le parlement exerce sur elles un contrôle, et les force, qu'elles soient sous le régime des cotisations ou à fonds social, à remplir leurs obligations envers les porteurs de polices.

A l'égard de ce principe, qui inspire le bill actuel, je dirai que récemment, je m'opposai fortement à l'adoption d'un projet de loi présenté par la société d'assurance Canadian Life, parce qu'on y demandait, à mon avis, des pouvoirs qu'il n'était pas opportun d'accorder ; et j'insistai pour qu'on mît les porteurs de polices à même d'exercer un contrôle plus grand sur les affaires de la compagnie qu'ils n'avaient pu en exercer jusque-là. Je demandai au comité des banques et du commerce d'augmenter les pouvoirs des porteurs de polices en vue de les mettre en mesure de se protéger eux-mêmes, vu qu'ils étaient bien ceux qui avaient le plus grand intérêt à ce que la compagnie fût bien administrée. Comme nous le savons tous, le fonds de réserve de la société Canadian Life, à l'heure actuelle est de $27,000,000, dont un million de dollars contribués par les actionnaires et le reste par les porteurs de polices. Je demandai que les porteurs de polices fus-

sent représentés au bureau par le même nombre de directeurs que les actionnaires, et qu'aucun actionnaire ne pût être élu comme directeur représentant les porteurs de polices. Mon but était de donner aux porteurs de polices les pouvoirs nécessaires à leur propre protection et d'empêcher qu'on ne fît un mauvais usage des fonds de la compagnie. Je vais exposer en peu de mots les raisons qui m'engagèrent à prendre cette attitude. En 1900, lors de la dernière répartition quinquennale des bénéfices, une somme très considérable fut transférée du fonds des bénéfices accumulés, dont 90 pour 100 appartenaient aux porteurs de polices, et fut portée au capital-actions de la compagnie, en vue d'augmenter la réserve et d'établir un état de compte plus satisfaisant pour les actionnaires ; virtuellement dans le but d'augmenter la valeur du capital-actions de la compagnie aux dépens des porteurs de polices. Nombre d'entre nous n'ignorent pas que lorsque l'on invite les gens à s'assurer dans la société Canadian Life, sous le régime qu'on appelle celui de la participation aux bénéfices, on assure aux gens que 90 pour 100 de tous les bénéfices de la compagnie seront divisés entre les porteurs de polices, et que les bénéfices acquis aux porteurs de polices seront leur propriété au même titre que la somme mentionnée dans la police. Conséquemment, si une partie considérable de ce fonds est transférée au compte du capital, les bénéfices revenant aux porteurs de polices sont très sensiblement diminués, et ne peuvent jamais leur revenir. Je prétends qu'il serait légitime que le parlement et le gouvernement canadiens s'attribuassent un contrôle plus grand sur les opérations des sociétés d'assurance sur la vie.

A mon avis, le département des assurances ne devrait pas seulement être autorisé à s'enquérir si la compagnie a des réserves suffisantes en tout temps, quel que soit le taux prescrit par le gouvernement, 3½ pour 100, 4 pour 100 ou 4½ pour 100, et à voir à ce que la compagnie maintienne des réserves suffisantes pour faire face à toutes les justes réclamations à leur échéance ; mais ce bureau devrait être autorisé également à se renseigner sur les opérations financières de ces sociétés et à s'assurer que les fonds de la compagnie sont utilisés pour les fins auxquelles ils étaient destinés et qu'on a représentées au porteur de police lorsqu'il se fit assurer d'abord, comme étant celles auxquelles on destinait ces fonds. Suivant moi, la discussion qui a eu lieu aujourd'hui sera d'un grand intérêt à la fois pour les porteurs de polices de toutes les sociétés d'assurances dans notre pays et pour les administrateurs de ces sociétés mêmes, car elle mettra en lumière l'intention du parlement d'affirmer son droit de contrôle sur les opérations des sociétés d'assurance et de voir à ce que les droits et intérêts des porteurs de polices soient respectés. Jusqu'à présent, nous avons cru qu'il n'était pas légitime de modifier un bill d'intérêt privé comme celui relatif à une société d'assurance, à moins que la modification ne fût demandée par la société elle-même ; mais voici un bill qui nous est présenté, non pas à l'instigation de l'administration de la compagnie, mais à l'instigation des porteurs de polices, et le parlement a consenti à s'en occuper. Je pense que les personnes intéressées dans les sociétés d'assurance, après avoir suivi la discussion qui s'est faite récemment en cette enceinte, seront plus attentives à l'avenir, car elles se rendront compte que leurs actes peuvent être discutés et mis au jour devant le parlement canadien sans leur consentement, contre leur désir. Je dis donc que cette discussion produira du bien, en dehors de la compagnie dont nous nous occupons et que le projet de loi touche plus particulièrement.

Le comité fait rapport du bill; il est lu une deuxième fois et adopté.

PRIMES SUR LE PLOMB.

Sur motion de sir Richard Cartwright la Chambre se forme en comité pour considérer la résolution suivante :

Qu'il est expédient d'amender l'article 2 du chapitre 31 des Statuts de 1903, intitulé : " Acte à l'effet de pourvoir au paiement de primes sur le plomb contenu dans les minerais plombifères de provenance canadienne ", en ajoutant après le mot " Canada " les mots : " et toute balance de la somme de cinq mille dollars non dépensée à la fin d'aucune année fiscale pourra être reportée à l'exercice suivant, et il pourra être fait sur cette balance, chaque année subséquente, des paiements d'aucune partie des quarante pour cent prévus ci-dessus sur lesdits minerais et sur ceux seulement qui auront été livrés pour être fondus en Canada mais qui n'auront été réellement fondus qu'après la clôture de l'année pendant laquelle ils auront été livrés."

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Voici quel est le but de cette résolution. En vertu de l'acte adopté à la session dernière, tout individu exploitant des mines dans la Colombie Anglaise a droit d'obtenir 60 pour 100 d'une prime sur le minerai extrait et livré à la fonderie ; mais il était entendu que 40 pour 100 seraient retenus jusqu'à ce que le minerai eût été fondu, dans le cours de l'année passée. Or, il est arrivé qu'une quantité considérable de ce minerai n'a pu être fondue, non pas par la faute des mineurs, mais à cause de l'insuffisance des hauts-fourneaux ; et à moins que nous ne votions la disposition qui fait le sujet de cette résolution, il nous sera impossible, aux termes du statut, de payer à ces gens le reliquat de 40 pour 100 de cette prime. Nous proposons de reporter le reste des $500,000 de manière à nous permettre de payer aux mineurs les 40 pour 100 qui n'ont pas encore été payés.

M. HENDERSON : Le très honorable ministre peut-il nous dire combien il a été payé durant l'exercice clos le 30 juin dernier ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT : $104,000.

Le comité fait rapport de la résolution ; elle est lue une première et une seconde fois et adoptée.

Sir RICHARD CARTWRIGHT propose qu'il lui soit permis de présenter le bill (n° 169) modifiant l'acte relatif au paiement d'une prime sur le plomb contenu dans les minerais de plombières du Canada.

La motion est adoptée, le bill est lu une première fois et une deuxième fois, considéré en comité, qui en fait rapport, puis lu une troisième fois et adopté .

MODIFICATION DE L'ACTE DES TITRES DE BIENS-FONDS, 1904.

Le bill (n° 158) modifiant l'acte relatif aux titres de biens-fonds de 1894.—Lu la seconde fois et la Chambre se forme en comité sur ce bill.

Article 1.

L'honorable CLIFFORD SIFTON (ministre de l'Intérieur) : Ce bill a pour but de faire disparaître une difficulté qui se rencontre dans l'enregistrement des hypothèques en vertu de l'acte des propriétés immobilières des territoires du Nord-Ouest. Actuellement, en vertu du système Torrens, qui est en vigueur là-bas, l'individu qui achète une propriété d'une compagnie de chemin de fer ne peut enregistrer une hypothèque sur cette propriété tant qu'il n'a pas reçu son contrat de vente de la compagnie. Les personnes au courant des négociations de terrains dans ce pays savent qu'il est très habituel et nécessaire de remplir ces formalités avant que le titre ait pu être obtenu de la compagnie. Souvent on n'a pu obtenir l'argent pour payer à la compagnie de chemin de fer le prix d'achat du terrain et cet emprunt doit être garanti par une hypothèque ; mais on constate que cette hyothèque ne peut être enregistrée si le contrat de vente n'a pas été obtenu de la compagnie et n'a pas été enregistré au bureau d'enregistrement. Si le terrain a été acheté de la Compagnie du Canadien du Pacifique, il se peut que le commissaire des terres ou autre fonctionnaire préposé à cette besogne soit en Europe ou soit absent, et en conséquence, le contrat ne pourra être signé que plusieurs mois après. Il s'ensuit des délais inutiles et inévitables. L'amendement que je soumets permettra d'enregistrer une hypothèque sur présentation d'un simple certificat du commissaire du chemin de fer attestant que le prix de vente a été payé et que le porteur du certificat a droit à son titre de propriété. L'hypothèque ne devient valide que lorsque le titre de propriété est enregistré plus tard; mais dans l'intervalle la négociation a pu se faire.

M. HENDERSON : L'honorable ministre veut-il par là autoriser l'enregistrement d'un certificat établissant qu'il y a promesse de vente ?

L'honorable M. SIFTON : Le certificat est déposé entre les mains du conservateur des hypothèques et devient partie du titre. En outre, le bill pourvoit à l'enregistrement de plans. Par suite d'une omission, la loi ne dit pas expressément qu'il sera légal d'enregistrer des plans. Il a été déposé de ces plans, il en a été enregistré, mais certains avocats ont exprimé des doutes quant à la légalité de la procédure, et cette disposition a pour but de dissiper tout doute à cet égard.

M. HAGGART : Cette disposition relative à l'enregistrement de plans a-t-elle un effet rétroactif ?

L'honorable M. SIFTON : Non.

M. HAGGART : L'hypothèque s'en trouve-t-elle modifiée ? Ou est-ce simplement le droit d'enregistrement qui est accordé ?

L'honorable M. SIFTON : Il se trouve une formule d'ypothèque dans l'acte de la propriété immobilière, et vous ne pouvez enregistrer tous les documents qu'il vous plaît, mais seulement ceux décrits dans l'acte.

M. HAGGART : Alors, il s'agit simplement de l'enregistrement. Quelqu'un peut-il hypothéquer une propriété qui ne lui appartient pas ?

L'honorable M. SIFTON : Non; si on le pouvait, il ne serait pas nécessaire de passer de bill. Vous avez une hypothèque sur un quart de section et vous l'exhibez au conservateur des hypothèques. Il constate qui est le propriétaire enregistré de ce terrain. Si le nom de l'individu qui signe l'hypothèque n'est pas porté au registre comme propriétaire, le conservateur refusera d'enregistrer l'hypothèque en question. C'est ce qui rend cet amendement nécessaire. La compagnie de chemin est le propriétaire enregistré du terrain. La personne qui présente l'hypothèque n'est pas le propriétaire enregistré et ne peut faire inscrire l'hypothèque. Par conséquent, il ne peut garantir le paiement de l'argent qu'il a pu emprunter dans le but de payer la compagnie de chemin de fer.

M. HAGGART : Votre amendement ne rend pas la garantie meilleure qu'elle n'était auparavant; elle vous permet simplement de l'enregistrer.

L'article est adopté.

Article 2.

Enregistrement des charges créées avant l'émission des lettres-patentes.

2. Est abrogé le paragraphe 2 de l'article 73 de l'Acte des titres de biens-fonds, 1894, et remplacé par le suivant :

" 2. Toutefois, il peut être déposé au bureau du registrateur des actes de mortgages ou autres charges, créés par toute personne en possession légitime de l'immeuble antérieurement

à l'émission de lettres patentes de concession de la part de la Couronne, ou antérieurement à l'exécution du transport de la part de la Compagnie de la Baie-d'Hudson ou de la part de toute compagnie en droit de recevoir de la Couronne la concession de ces terres et à laquelle ont déjà été octroyées par la Couronne des lettres patentes de concession de ces terres, s'il est déposé et remis entre les mains du registrateur en même temps que l'acte de mortgage, une déclaration sous serment du mortgageant rédigée suivant la formule AA de l'annexe du présent acte, ainsi que, s'il s'agit d'un immeuble grevé de mortgage antérieurement à l'exécution du transport de la part de la Compagnie de la Baie-d'Hudson ou d'une autre compagnie ainsi qu'il est plus haut récité, un certificat du commissaire des terres ou autre fonctionnaire qu'il appartient de telle compagnie, attestant que le prix d'acquisition de cet immeuble grevé de mortgage a été acquitté et que le mortgageant est en droit de recevoir de la compagnie un transport de l'immeuble en pleine propriété ; et le registrateur doit, en enregistrant la concession de l'immeuble ainsi grevé de mortgage, inscrire au registre et sur le verso du double du certificat de titre, avant de le livrer, un mémorandum du mortgage ou de la charge ; et une fois cette inscription faite, le mortgage ou la charge ont la même valeur que si la création en était subséquente à l'émission des lettres-patentes, ou à l'exécution du transport de la part de la compagnie de la Baie-d'Hudson ou de la part de toute compagnie en droit de recevoir de la Couronne la concession de ces teres ou à laquelle peuvent avoir été octroyées par la Couronne des lettres patentes de concession de ces terres, suivant le cas ; et s'il est déposé plus d'un acte de mortgage ou de charge, chaque titre est enregistré dans l'ordre chronologique de son dépôt au bureau."

M. HAGGART : Cette disposition ne s'applique que lorsque le paiement est parfait et que l'acheteur a droit au titre? Sinon cette disposition offrirait des dangers.

L'honorable M. SIFTON : C'est parfaitement exact.

M. HENDERSON : Pourquoi ne pas autoriser l'acheteur à enregistrer son mortgage, s'il a acquitté la moitié du prix d'achat? S'il est porteur d'un certificat attestant qu'il a payé la moitié du prix, il possède un intérêt qu'il peut hypothéquer à son gré. Il est possible qu'il soit obligé de prendre ce parti, afin de se procurer les fonds pour améliorer son établissement et se procurer ainsi l'argent nécessaire pour s'acquitter du reste de la dette. Sans doute l'hypothèque n'engagerait que sa moitié d'intérêt. Dans la province d'Ontario, rien ne s'oppose à ce qu'un individu hypothèque sa terre, quand bien même il n'en aurait pas encore obtenu le titre de la Couronne.

L'honorable M. SIFTON : Dans la province d'Ontario, tout individu peut faire inscrire une hypothèque, qu'il soit ou non propriétaire de la terre.

M. HENDERSON : Dans l'Ontario, nous avons plus de liberté que le ministre n'en veut accorder aux colons du Nord-Ouest.

Sir WILLIAM MULOCK : Ce système est établi dans quelques parties d'Ontario.

M. HENDERSON : Cela ne modifie en rien la situation. Tout individu devrait avoir le droit d'enregistrer une fraction de sa propriété, tout comme le bien dans son intégralité. Il pourrait ainsi se procurer les fonds voulus pour son exploitation agricole et réaliser assez de profits pour payer l'autre moitié.

M. CAMPBELL : Adopté.

M. HENDERSON : Que le député d'York-ouest (M. Campbell) prenne patience. Il s'agit d'une question importante pour les colons du Nord-Ouest. Ils ont droit à des privilèges que le projet de loi présenté par le ministre ne leur garantit pas. A coup sûr, si l'acheteur paye la moitié du prix de son bien, il a droit d'hypothéquer son intérêt. Pourquoi lui créer des entraves en établissant législativement qu'il n'aura pas le droit d'utiliser son bien à titre de garantie, tant qu'il n'en aura pas versé le plein prix? Il pourrait peut-être s'écouler vingt ans, avant qu'il fût en mesure de se procurer les fonds voulus pour parfaire le prix d'achat.

L'honorable M. SIFTON : Le principe du système Torrens, c'est que tout le titre doit être engagé, lorsqu'il y a transport. Violer ce principe c'est détruire tout le système. Sous l'ancien régime d'inscription un individu peut posséder en équité, un intérêt éloigné dans une fraction de propriété en souscrivant une convention pour l'achat d'un dixième indivis et en enregistrant une hypothèque de ce chef ; et cela quand bien même il n'aurait pas versé un seul dollar, ou de fait même s'il n'a pas versé un seul sou. La validité de l'hypothèque, au point de vue civil, peut être contestée plus tard, mais l'enregistrement est valide. Au contraire le principe du système Torrens, c'est que rien ne saurait être enregistré, sauf un document de forme spécifiée, signé par le propriétaire et portant la garantie du gouvernement que l'individu en question est propriétaire de la terre en franc-alleu. Ainsi, comme l'honorable député le voit, l'inscription d'une hypothèque ou d'un transfert qui ne comporte pas le transport du titre complet de la propriété, devient impossible sous ce système. La dispositon législative que nous établissons ne viole nullement le principe du système Torrens. Voici à quoi se résume, cette disposition : lorsque l'acheteur, disons, d'un quart de section de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, fait inscrire une hypothèque, quand bien même il aurait versé le plein prix d'achat, il lui est impossible, sous le régime actuel, d'inscrire cette hypothèque, puisque la loi déclare que, tant que la propriété n'est pas inscrite au nom du propriétaire, on ne saurait inscrire d'hypothèque. Si l'acheteur est porteur d'un titre obtenu de la compagnie du chemin de fer, cela constitue un titre qu'il peut présenter au registrateur prouvant qu'il est propriétaire, et sur présentation de cette preuve

au registrateur, celui-ci délivre un certificat de propriété et enregistre l'hypothèque. Nous substituons un certificat délivré par le commissaire des terres de la compagnie, au titre présenté au registrateur, comme preuve attestant que l'acheteur est propriétaire de la terre et a droit d'enregistrer l'hypothèque.

M. HENDERSON : Est-ce que l'acheteur d'une moité d'intérêt dans un lopin de terre, au Nord-Ouest, ne peut pas faire inscrire son titre pour cette fraction d'intérêt?

L'honorable M. SIFTON : Oui.

M. HENDERSON : Si l'acheteur, porteur d'un certificat, prouve au registrateur que le propriétaire d'une fraction d'intérêt——

L'honorable M. SIFTON : S'il achète une moitié d'intérêt indivis dans un quart de section de terre, de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, transaction fort insolite, et qu'il porte au registrateur une reconnaissance à cet effet, il sera inscrit le propriétaire d'une moitié de l'intérêt indivis, et il pourra faire inscrire une hypothèque dans ce sens ; mais il ne saurait faire inscrire d'hypothèque, lorsqu'il produit une reconnaissance pour la moitié du prix d'achat pour toute la propriété.

M. HAGGART : Cela donne à entendre qu'il est fort facile d'obtenir un certificat pour le plein paiement, mais bien difficile d'obtenir un titre. Est-ce qu'il est difficile d'obtenir un titre, après plein paiement, soit de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique soit de la Compagnie de la Baie d'Hudson ?

L'honorable M. SIFTON : Quelquefois, la besogne s'expédie rapidement et quelquefois, en raison de l'absence de quelque fonctionnaire ou pour quelque autre raison, il peut se propduire des retards. Lorsqu'il s'agit d'une compagnie faisant autant d'affaires que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, je ne sache pas que pareil retard puisse paraître de nature exceptionnelle. Cependant, un délai d'une semaine ou d'un mois, ou peut-être même deux mois, comme la chose arrive quelquefois, peut créer de sérieux ennuis à un petit propriétaire qui veut vendre son bien.

Le comité rend compte de ses travaux sur le projet de loi qui subit l'épreuve de la troisième délibération et est adopté.

MODIFICATION DE LA LOI DES DOUANES.

La Chambre se forme en comité, afin de délibérer le projet de résolution que voici :

Qu'il est expédient de prescrire que l'Acte des douanes soit amendé comme suit :

1. Que les prescriptions suivantes soient ajoutées à l'article 2 dudit acte :

(s) L'expression " droit " ou " droits " comprend " droit spécial " et " droits spéciaux ".

2. Que l'article 7 dudit acte soit amendé en retranchant les mots suivants : " et la somme supplémentaire, le cas échéant, payable en vertu de l'article suivant du présent acte ".

3. Que l'article 8 dudit acte, ainsi qu'amendé par l'article 4 du chapitre 14 des Statuts de 1888, soit abrogé.

4. Que le paragraphe suivant soit ajouté à l'article 62 dudit acte, ainsi qu'amendé par l'article 5 du chapitre 14 des Statuts de 1889 :

" Néanmoins, à l'égard des marchandises expédiées en consignation au Canada, mais qui ont été vendues par l'exportateur à des personnes au Canada, antérieurement à leur importation au Canada, le droit n'est évalué dans aucun cas sur un montant inférieur à la valeur de facture pour l'acheteur canadien ; à l'exclusion de toutes charges sur icelles après leur expédition du lieu d'exportation directement en Canada.

" Lorsque des articles fabriqués avec les mêmes matières, ou d'une espèce similaire, mais de qualité différente, se trouvent dans le même colis, portés en compte ou sur facture, à un prix moyen, il est du devoir des estimateurs d'adopter la valeur du meilleur article contenu dans ce colis comme valeur moyenne du tout, et le droit est prélevé en conséquence.

" (2) La commission des douanes peut reviser la décision de tout estimateur ou percepteur des douanes quant aux principaux marchés d'un pays, ou quant à la juste valeur marchande des articles passibles de droits. La décision de la commission des douanes à l'égard desdits principaux marchés et de la juste valeur marchande des articles passibles de droits, lorsqu'elle est approuvée par le ministre des Douanes, est toujours absolue et définitive, sauf ainsi que prescrit dans l'Acte des douanes."—M. Paterson.

L'honorable M. PATERSON (ministre des Douanes) : M. le président, la résolution à l'étude tend à insérer dans la loi des douanes certaines dispositions d'urgence, sous le régime créé par les résolutions relatives au tarif présentées, au cours de cette session. La première modification se rattache à l'insertion des mots "droit spécial." Comme les résolutions relatives au tarif, soumises à la Chambre, portent l'établissement d'un spécial applicable aux marchandises vendues à un prix inférieur à celui de leur vente dans le pays de production et qui porte le nom de "droit spécial," il est d'urgence de faire concorder ce terme avec l'interprétation donnée au mot " droit " dans la loi. Nous voulons aussi rayer de la loi des douanes l'article 8 qui n'est plus d'urgence pour l'établissement d'un droit spécial. Puis vient un amendement à l'article 62, amendement dont la première disposition se rattache aux marchandises expédiées en consignation à différents individus au Canada, ainsi qu'aux marchandises expédiées collectivement à un seul individu. Il est prescrit que la fixation du droit sera basée sur les prix demandés pour ces marchandises, lorsqu'elles sont vendues aux divers acheteurs dans les différentes villes, non pas sur la facture *pro forma* transmise à l'agent.

La raison d'être de la seconde disposition insérée dans l'amendement, c'est qu'il arrive, quelquefois que les marchandises renfermées dans un même colis ne sont pas de qua-

lité uniforme. Il est prescrit ici qu'il sera du devoir des estimateurs d'adopter, pour l'établissement du droit, la valeur du meilleur article contenu dans ce colis de marchandises mélangées. La dernière disposition tend à assurer l'uniformité dans la classification des droits de douane.

Il est rendu compte de la résolution qui subit l'épreuve de la première et de la deuxième délibérations et est adoptée.

L'honorable M. PATERSON : Je présente le bill (n° 170) amendant la loi des douanes.

La motion est adoptée ; le bill subit l'épreuve de la première et de la deuxième délibérations ; puis il est étudié en séance du comité qui rend compte de ses travaux, et après avoir subi l'épreuve de la troisième délibération, le projet de loi est adopté.

A six heures, la Chambre suspend sa séance.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend ses travaux à huit heures.

SUBSIDES.—CANAL DE LA VALLEE DE LA TRENT.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. H. A. WARD (Durham-est) : M. l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je désire signaler à l'attention de la Chambre certains faits se rattachant au projet de parachèvement du canal de la vallée de la Trent. Je sais que certains députés, tant de la droite que de la gauche, n'envisagent pas ce projet d'un œil favorable. Qu'ils veuillent bien se donner la peine de consacrer à l'étude de la question la somme de labeurs que demande son importance, et ces messieurs se rangeront à un autre avis. Sans prétendre que le jugement porté par ces honorables messieurs soit erroné, j'affirme qu'eu égard aux vastes dépenses déjà effectuées pour cette entreprise, il convient que les représentants du peuple pèsent mûrement la question et se demandent s'il ne serait pas de bonne et sage politique de parachever tout ce réseau de canaux. Quand on se rappelle qu'il a déjà été consacré quatre millions et demi de dollars à ces travaux, il me semble que ce serait faire acte de sagesse que de bien mûrement peser la question, avant de se prononcer pour ou contre le parachèvement de ce canal. Je le sais, si le gouvernement a hésité et temporisé avant de se décider à parachever ces travaux, cela tient en partie aux difficultés relatives au choix du débouché sud du canal. Dans sa situation actuelle, le canal ne dessert guère que le trafic local. Il est question de donner au canal une profondeur de huit pieds et deux pouces d'eau, sur le busc, et si je ne me trompe, le gouvernement a presque résolu la question dans l'affirmative. Si ce projet s'exécute, la chose ne saurait faire doute, le canal sera en mesure d'accaparer une bonne partie des transports de grain venant de l'ouest. Il y a quelques mois, la commission dite des transports, dont M. John Bertram est le président, se réunit à Peterborough, dans le but de faire enquête sur cette question ; et sans vouloir fatiguer l'attention de la Chambre, en lui citant les faits ou les données statistiques établies devant la commission, je puis bien affirmer que les dépositions des témoins et la preuve établie devant la commission ont convaincu les commissaires que les plus chers intérêts du pays demandent le parachèvement de ce canal. A cet égard, je tiens à donner lecture des paroles prononcées par M. James J. Hill qui, ainsi que les honorables députés le savent, est le président d'une des plus grandes compagnies de chemin de fer du monde entier. Voici le texte des observations qu'il a formulées à Minneapolis :

> Le Canada possède trois fois autant de terres arables que les Etats-Unis. Dans dix ans d'ici, le Canada produira assez de grain, pour alimenter le marché anglais, et alors les Etats-Unis devront chercher en Orient de nouveaux débouchés pour leurs produits agricoles. Si le dernier siècle a été le siècle des Etats-Unis, le nouveau siècle sera celui du Canada.

Voilà l'avis exprimé par M. Hill qui parle en parfaite connaissance de cause sur la question. S'il nous vient de vastes quantités de grain des territoires du Nord-Ouest, le canal de la vallée de la Trent sera, sans doute, utilisable comme voie navigable pour le transport de ce grain.

On le sait, le canal Erié aux Etats-Unis qui traverse le centre de l'Etat de New-York, a joué un rôle important dans les transports de cet Etat. On le sait aussi, le gouvernement de l'Etat de New-York se propose de dépenser $100,000,000 pour l'approfondissement du canal Erié, de 4 pieds à 10 pieds, ce qui permettra à des barges d'une portée en lourd de mille tonnes, de traverser le centre de l'Etat. Si le canal Erié a joué un rôle aussi important dans l'industrie des transports aux Etats-Unis, le canal de la vallée de la Trent est appelé à devenir un facteur tout aussi puissant pour la réglementation des prix de transport sur chemins de fer, et dans l'établissement de fabriques sur le parcours de la ligne du canal, à travers le centre d'Ontario. Je tiens à signaler ici l'attitude prise par le gouvernement de l'Etat de New-York, au sujet du canal Erié, lorsque qu'il décida de consacrer à l'amélioration de ce canal d'aussi vastes sommes. En donnant lecture d'un court extrait emprunté du rapport de l'ingénieur préposé à ce canal, je veux appeler l'attention sur le fait que le canal de la Trent jouera au Canada un rôle tout aussi important que celui du canal Erié, dans l'Etat de New-York, et qu'il est d'urgence d'apporter un soin tout spécial au choix du débouché sud de ce canal, ce que, malheureusement, on

n'a pas fait jusqu'ici, comme le prouve le rapport des ingénieurs. L'ingénieur prposé au canal Erié est celui de l'Etat de New-York, et voici le texte de son rapport.

SOMMAIRE DU RAPPORT DE L'INGENIEUR DE L'ETAT, EDWARD A. BOND, SUR LE CANAL DE NAVIGATION DE LA RIVIERE HUDSON AUX GRANDS LACS.

Etat de New-York.

Bureau de l'Ingénieur de l'Etat.
Albany, 12 février 1901.

L'honorable Benjamin M. B. Odell,
Gouverneur de l'Etat de New-York.

Monsieur,—Ayant terminé les études, devis et projets relatifs à l'amélioration du canal Erié, du canal Champlain, et du canal Oswego, ainsi qu'ordonné par le chapitre 411 des lois de 1900, j'ai l'honneur de faire rapport comme il suit :

Le chapitre 311 des lois de 1900 étant devenu loi le 12 avril, je commençai immédiatement l'organisation du personnel voulu pour l'application de la loi en nommant comme ingénieur consultatif, M. Trever C. Leutze, d'Albany, N.-Y. (ingénieur de division du district est des canaux de l'Etat de New-York), et M. David J. Howell, de Washington, D.C., (préposé aux travaux se rattachant aux relevés hydrographiques des voies navigables sur la division est de la ligne de Mohawk et Oswego), M. Howell étant l'ingénieur en chef. Les instructions d'urgence pour le groupe d'explorateurs furent immédiatement formulées et soumises au conseil d'ingénieurs que voici : MM. George S. Green, de New-York ; M. George Y. Wisner, de Détroit, Mich. ; M. Edward T. North, de New-York ; le professeur Palmer C. Ricketts, de Troy, N.-Y. ; et M. J. Nelson Tubbs, Rochester, N.-Y.

Si je cite cet extrait, c'est afin d'établir avec quel soin on a choisi le personnel des ingénieurs préposés à des travaux d'une si haute importance. Je ne veux pas m'attarder à discuter l'importance de construire le canal de la Trent; je me borne à parler de l'attitude prise par le gouvernement jusqu'ici, quand il s'est agi d'obtenir les rapports des ingénieurs sur la question de savoir si le débouché du canal doit être placé à Port-Hope ou à Trenton. Avant de citer les rapports des ingénieurs, de date plus récente, je désire donner lecture d'une extrait du rapport présenté par M. Maingy à sir H. John Colborne. C'est le premier rapport qui ait jamais été publié sur la route de Port-Hope, et les observations de M. Maingy prouvent qu'à son avis, cette route l'emporte de beaucoup sur celle que le gouvernement veut adopter.

En terminant son rapport sur un sujet qui se rattache si intimement à la prospérité d'un district riche et populeux, l'auteur appelle l'attention de Son Excellence sur quatre considérations importantes. En dernière analyse, le succès de toute mesure tendant à faciliter la communication du lac au Riz avec le lac Ontario dépend entièrement de son raccordement avec un havre d'accès facile. L'auteur estime qu'il s'est suffisamment renseigné sur les localités situées sur les rives du lac Ontario pour être en mesure d'affirmer avec confiance que Port-Hope, par sa situation géographique, est le point de communication naturel et qui offre l'accès le plus facile au réseau de lacs navigables qui arrosent cette contrée. Les désavantages naturels sont fort peu importants et sont susceptibles de grandes améliorations ; le havre, une fois complété (ce qui se fera cet été) sera un des plus sûrs et des plus avantageux entre cette contrée et Québec, et capable d'offrir un refuge à n'importe quel nombre de vaisseaux qui pourront en aucun temps naviguer sur ces eaux....

Que la situation de Port-Hope soit particulièrement favorable comme terminus de ces travaux, c'est ce qui doit paraître évident à tout observateur impartial ; Port-Hope offre non seulement la route la plus courte possible du lac Ontario au lac au Riz, possédant un port sûr et commode, mais son élévation offre toutes les facilités voulues pour la défense en cas de guerre, et la communication du lac Ontario jusqu'au lac Simcoe, peut se compléter, par cette route, pour une somme qui ne serait pas plus élevée que celle nécessaire tout simplement pour ouvrir la navigation de l'embouchure de la Trent jusqu'au lac au Riz. Voilà des faits incontestables et qui, l'auteur l'espère, porteront la province à adopter et à entreprendre cette route, au lieu du circuit et de la route dispendieuse par voie de la Trent.

Voilà l'avis exprimé par le premier ingénieur qui ait jamais fait d'études sur cette route. Beaucoup plus tard, un autre rapport fut publié par M. Rogers, de Peterborough, l'ingénieur ordinaire du canal de la vallée de la Trent. M. Rogers a dressé deux rapports: l'un datant du 31 janvier 1900, et l'autre du 22 septembre de la même année. Je désire appeler l'attention de la Chambre sur les données statistiques établies par M. Rogers, et cela afin de prouver qu'elles manquent d'exactitude et que l'auteur n'est pas partisan de la route de Port-Hope. Parlant du premier grave obstacle que présente la route de Port-Hope, c'est-à-dire le faîte de partage des eaux, à quelque distance du lac au Riz, M. Rogers porte à 3,000,000 de pieds le déblai d'argile qu'il faudra effectuer, tandis que M. Maingy, dans son rapport, l'établit à 1,310,215 pieds. Bien plus, dans son deuxième rapport de la même année, M. Rogers relève la quantité de déblai à effectuer, à la ligne de partage des eaux, à 5,500,000 pieds, soit 2,500,000 pieds de plus que dans son premier rapport. Voilà qui est fort injuste à l'endroit de la route de Port-Hope. Dans son premier rapport, M. Rogers établit un chiffre dépassant de beaucoup celui de M. Maingy ; mais, dans son deuxième rapport, il porte le chiffre de 3,000,000 de pieds établi dans son premier rapport, à 5,500,000 pieds, pour déblai de roche. Il est à peine concevable qu'un tel écart puisse se produire, au sujet d'un seul item de déblai; mais à tout événement, cela démontre l'importance d'obtenir le rapport d'un ingénieur tout à fait indépendant qui parcourrait les deux routes et se prononcerait avec impartialité sur les avantages respectifs de ces deux routes. En outre, au sujet de la division de Frankford-Trenton, M. Rogers n'adopte pas le rapport de M. Rubidge, bien qu'il soit d'accord avec

lui sur la division précédente. Dans son estimation du coût de la division Frankford-Trenton, M. Rogers défalque $750,000, et cela afin d'atténuer, autant que possible, le coût de construction de la route par voie de Trenton. En passant, je dois faire observer que M. McLeod, dans son rapport, affirme que M. Rogers n'a sans doute pas voulu se prononcer d'une façon définitive, puisqu'il omet nombre d'articles qui doivent figurer dans cette division, en particulier. M. McLeod dit :

DIVISION TRENTON-FRANKFORD.

Au sujet de l'estimation établie par M. Rogers, pour la division Trenton-Frankford, je dois dire qu'à mon avis, il n'a sans doute pas voulu établir une estimation complète du coût global de cette division, puisqu'il laisse de côté le coût du ciment, pour les travaux en béton, ainsi que celui des superstructures des ponts, outre l'item important des frais imprévus.

M. Rogers, dans son rapport, porte le coût de deux ascenseurs hydrauliques, sur la route de Port-Hope, au chiffre de $950,000, tandis qu'il n'en mentionne pas pour l'autre route. M. Rogers donne aussi l'estimation de 14 ponts à haut niveau, sur la route de Port-Hope, coûtant $10,500 respectivement, tandis que pour la route de Trenton, il estime qu'il faudra ériger 13 ponts à niveau élevé, coûtant $500 respectiment. Quant à savoir pourquoi la construction des ponts sur la route de Trenton serait de moitié moins dispendieuse que ceux établis sur la route de Port-Hope, c'est une chose qui me paraît inexplicable. M. Rogers passe sous silence les cinq croisements de chemins de fer, sur la route de Trenton, et la nécessité de dévier à grands frais le chemin de fer du centre d'Ontario. Dans son état estimatif de la route de Port-Hope, M. Rogers tient compte des frais à effectuer, pour deux croisements du chemin de fer de Midland, travaux qui, paraît-il, ne sont d'aucune urgence et qui demanderaient une dépense additionnelle de $52,000, pour l'érection de ponts. Si je fais allusion à ces articles du rapport de M. Rogers, c'est que je veux démontrer qu'il a manqué d'impartialité à l'égard de la route de Port-Hope. J'ajouterai que, d'après M. McLeod, M. Rogers a commis une erreur de $800,000. Lorsque M. Rogers eut présenté son rapport, l'association de Port-Hope demanda au gouvernement de faire exécuter un tracé des deux routes par un ingénieur tout à fait indépendant ; et moi-même, à deux reprises différentes, de ma place dans cette Chambre, j'appuyai la demande de cette société. Au commencement de la session dernière, je saisis la Chambre de cette question, et l'honorable M. Blair, alors ministre des Chemins de fer, ainsi qu'en fait foi le compte rendu des débats, s'exprima comme voici :

J'ai déjà fait le choix du fonctionnaire en question ; et il a reçu les instructions voulues pour entreprendre ces études qui embrasseront non seulement la route de Port-Hope, mais encore d'autres routes. Nous pourrons ainsi bénéficier des travaux et du jugement porté par les auteurs de ces différentes études.

Le 17 mars, au cours de cette session-ci, j'adressai à l'honorable M. Emmerson, ministre des Chemins de fer et Canaux, la question que voici :

M. WARD :

Quelles instructions a-t-on données à M. R. B. Rogers, ingénieur civil, pour motiver son rapport du 31 janvier 1903 sur le tracé projeté du canal de la Vallée de la Trent, entre le lac au Riz et Port-Hope ?

Par qui ces instructions ont-elles été données ?

M. EMMERSON : M. McLeod a reçu instructions de ce rendre sur les lieux, de faire l'examen des deux routes et de dresser un rapport sur la route qui lui semble préférable, puis d'établir l'estimation du coût de chaque route, savoir celle de Port-Hope et celle de Trenton.

Les instructions ont été données par l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux.

Au sujet du rapport de M. McLeod qui a été publié à la fin de la dernière session, je dois faire observer que cet ingénieur n'a pas suivi les instructions que le ministre lui a données et qu'il n'a pas fait de tracé exact des deux routes. Il s'est contenté de faire un examen des routes, basant son rapport sur les devis, plans et profils existant déjà au ministère des Chemins de fer et Canaux, et dressés par M. Rogers. Ce n'est pas là ce que nous avions demandé, car nous désapprouvons le rapport de M. Rogers. M. McLeod, après avoir séjourné quelque temps à Port-Hope, déclara, à son départ, qu'il se rendait à Trenton, pour faire l'étude du port et pratiquer des sondages. Voici ses deux rapports——

Gilbert House,
Trenton, 15 mai 1903.

M. Collingwood Schreiber, C.M.G.

Cher monsieur,—J'ai parcouru les deux lignes projetées, pour l'établissement du canal de la Trent, du lac au Riz à Port-Hope.

La ligne la plus directe traverse une rangée de collines élevées qui atteint une hauteur approximative de 129 pieds, au-dessus du lac au Riz. Le percement et le déblai s'étendrait du lac au Riz, sur un parcours de trois milles et atteindrait une profondeur de 70 à 136 pieds. Le reste de la route, jusqu'à Port-Hope, offrirait relativement peu de difficultés.

La deuxième ligne passe à travers une dépression de la colline, s'étendant à deux milles vers l'est. La tranchée serait d'environ trois milles de longueur et d'environ 70 pieds de profondeur, au point le plus élevé. Le reste de la ligne est relativement peu difficile, et se relierait avec la première ligne, à environ 4 milles de Port-Hope.

A mon avis, il n'est point nécessaire de faire le croisement avec le Grand-Tronc, et le canal passerait sous le viaduc de ce chemin de fer, à Port-Hope.

Les deux lignes traverseraient des terres arables de quelque valeur, mais l'emplacement de la voie, à travers Port-Hope, ne serait pas dispendieux.

Le havre de Port-Hope a environ un mille de longueur et une profondeur de 7 à 14 pieds, outre un port intérieur d'une grande étendue.

Je vais pratiquer quelques sondages, ce matin même, au havre de Trenton, et je parcourrai ensuite la vallée de la rivière de la Trent, jusqu'au niveau du lac au Riz.

Votre obéissant serviteur,

(Signé) HENRY A. F. MACLEOD.

Ottawa, 25 juillet 1903.

M. Collingwood Schreiber, C.M.G.

Canal de la Trent, par voie de Port-Hope et Trenton.

Cher monsieur,—J'ai l'honneur de faire rapport qu'en conformité de vos instructions, j'ai fait durant le mois de mai, l'examen des routes projetées pour le canal de la Trent, du lac au Riz à Port-Hope, et en outre, de Hastings à Trenton.

Il était entendu que je devais faire le relevé des deux routes, mais cela reste encore à faire. Les plans et devis qui se trouvent dans les archives du ministère des Chemins de fer et Canaux donnent les renseignements voulus, pour l'établissement du coût estimatif des deux routes.

Le 17 juin, vous m'avez donné instructions d'établir l'estimation relative des deux routes, et j'ai complété ce travail. Les devis sont basés sur les plans déposés dans les archives du ministère. Les devis relatifs aux divisions des chûtes de Heeley et du creek Hoard ont été dressés par M. F. Rubidge, en 1888, et ceux se rattachant à la division Trenton-Frankford, ainsi qu'au lac au Riz et Port-Hope, ont été établis par M. Rogers, en 1899 et 1900. Tous les devis sont établis sur la même échelle, c'est-à-dire celle adoptée pour la division Trenton-Frankford, et communiquée aux entrepreneurs. La largeur du canal, au fond, est de 50 pieds, largeur qui atteint parfois 100 pieds pour les endroits de passage, avec des remblais en terre de 2 à 1 pied aux talus des levées, et empierrement de ¼ à 1 pied. La hauteur de l'eau, dans les biefs, est de six pieds. Les écluses de béton ont 142 pieds, entre les enclaves, 33 pieds de largeur aux radiers, avec huit pieds 4 pouces d'eau sur les seuils. Les barrages à poutrelles, sont tous en béton.

J'ai examiné l'entrée de la section du lac au Riz et Port-Hope à partir du lac au Riz, sur un parcours de plusieurs milles et j'ai constaté qu'elle ne laisse rien à désirer. La route adoptée est virtuellement celle tracée, en 1834, par Robert A. Maingy, ingénieur des mines et ingénieur civil. J'ai, en outre, fait le relevé au niveau, d'une partie de deux autres routes plus directes ; mais j'ai constaté la présence d'une chaîne de collines qui nécessiterait des tranchées et déblais de 125 à 130 pieds dans les parties les plus profondes, sur une étendue d'environ trois milles.

Du lac au Riz à Port-Hope.

Il n'y a pas d'apparence de roches, dans cette section, à partir du lac au Riz, jusqu'à une distance de deux milles du havre de Port-Hope. Je n'ai donc pas fait entrer dans mon devis de frais de déblai de roche pour cette partie. Pour la même raison j'ai porté le prix du béton à $7, et celui du coffrage à $3 ; tandis que sur la tandis que sur la division Trent, où la pierre calcaire abonde partout, le béton est estimé à $6 et le coffrage à $3.50.

Il y a une tranchée de trois milles de longueur et de 68 pieds de profondeur, à la ligne de faîte, à l'entrée du lac au Riz et les travaux de construction et d'entretien offriraient peut-être quelques difficultés. Afin de faciliter la comparaison, j'ai substitué aux deux ascenseurs hydrauliques projetés sur cette division, deux rangées d'écluses ordinaires, avec deux ascenseurs respectivement.

Il est proposé de construire un pont à niveau élevé, pour le chemin de fer de Midland, à la quatrième écluse, et un pont tournant pour le deuxième croisement du même chemin de fer, au barrage de la Compagnie électrique de Port-Hope.

Le canal passera sous le viaduc de la ligne mère du Grand-Tronc, à Port-Hope. Il sera établi des ponts tournants, pour les chemins existants, sauf dans quelque cas où on les dévie, pour de courtes distances. Il a été établi une estimation pour l'emplacement de la voie, y compris les dommages-intérêts à payer pour les bâtiments, etc., à Port-Hope.

Il existe à Port-Hope un havre artificiel, d'un demi-mille de longueur environ, de 60 à 50 pieds de largeur, de 7 à 14 pieds de profondeur, ainsi qu'un bassin de dimensions considérables, limitrophe du havre. Par les temps oraguex, ce havre ne sera guère accessible du côté du lac Ontario, surtout aux barques de canal.

Il figure au devis une somme afférente à l'achat et à l'amélioration de ce havre.

Du lac au Riz à Trenton.

Pour une courte distance en aval et en amont de l'écluse à Hastings, il existe une batture et il figure au devis une estimation du coût afférent à l'enlèvement des obstructions.

Aux chûtes de Heeley, le canal passe sur la berge ouest de la rivière Trent, en tranchées pratiquées à travers la pierre calcaire, avec des murs étanches, en partie, et des remblais en terre.

Le devis comprend un nouveau barrage, à la tête des rapides, et un pont tournant pour le chemin.

Ce canal relie le lac au Riz avec la baie aux Corneilles.

La division du creek de Hoard s'étend de la baie aux Corneilles, où elle quitte la rivière de la Trent, jusqu'à ce qu'elle l'atteigne de nouveau au bief Parcy qui se trouve à la tête de l'eau dormante formée par l'écluse et le barrage de Chisholm.

La division abandonne la baie des Corneilles à Middle-Falls, à environ un mille en amont de Campbellford.

Elle se compose presque entièrement de tranchées dans la roche calcaire, de remblais en terre et d'un mur en béton à l'entrée d'amont.

Le devis comporte l'établissement d'un barrage à Middle-Falls, ainsi que le pont tournant pour les grandes routes et pour le chemin de fer "Grand Jonction", près de la gare de Hoard.

De l'écluse Chisholm à Trenton, il est formé de l'eau dormante par une succession de barrages devant être construits à travers la rivière Trent.

De Frankford à Trenton, l'estimation des frais est basée sur les plans et devis, soumis aux entrepreneurs. Il ne s'y rencontre que de la pierre calcaire, il est pourvu aux frais des barrages, ainsi que des modifications à apporter aux ponts des grandes routes, à Frankford et à Glen Miller, et pour les ponts à niveau élevé pour la double voie du Grand-Tronc, le garage

Gilmour, et le pont de la Grande Route à Trenton.

L'entrée du canal à Trenton est spacieuse, et il est donné un aperçu du coût de construction des jetées.

J'ai fait des sondages aux abords du port de Trenton, baie de Quinté, dans le chenal, sur un parcours d'environ 4 milles jusqu'à la dernière bouée, au large de l'île du Nègre, et j'ai constaté qu'il y a plus de douze pieds d'eau, le niveau de la baie étant de trois pieds, à l'étiage.

Comparaison des routes.

D'après les études faites, il semblerait qu'il y a peu de différence dans le coût des deux routes ; le devis estimatif indiquant un écart de $144,537 en faveur de la route de Port-Hope. La difficulté de naviguer sur le lac Ontario avec des barques de canal, par les temps orageux, est une grave objection qui se dresse contre la route de Port-Hope.

Les matériaux utilisables pour la construction du canal sont de qualité supérieure, pour la route de Trenton, et on évite la profonde tranchée sur la division de Port-Hope, en adoptant la route de la rivière.

Le détournement de l'eau de son cours naturel serait une source de grandes dépenses pour l'Etat. On se plaint que, quelquefois, l'eau atteint souvent l'étiage, dans la rivière Trent. Il résulterait de plus grands avantages publics de la construction du canal à travers Hastings, Campbellford, Frankford et Trenton, ou près de ces villes, où se rencontrent d'importantes fabriques et scieries mécaniques.

Nombre de forces hydrauliques seraient utilisables, aux différents barrages, sur la rivière Trent, et cela dans une plus large mesure que sur la route de Port-Hope. Ce serait une source précieuse de revenus pour le gouvernement.

Le port à Trenton, est beaucoup plus vaste que celui de Port-Hope, et il débouche dans les eaux de l'intérieur de la baie de Quinté.

Pour les raisons ci-haut indiquées, j'estime que la route de Trenton est la plus convenable pour l'établissement du canal.

Bien à vous,

(Signe) HENRY A. F. MACLEOD,
Ingénieur civil.

Comme on le voit, à la fin de son rapport du 15 mai 1903, M. McLeod dit :

Je pars ce matin pour aller faire quelques sondages au havre de Trenton, puis je parcourrai la vallée de la rivière Trent, au niveau du lac au Riz.

Dans son rapport, daté d'Ottawa le 25 juillet 1903, il dit :

Il était entendu que je devais entreprendre le relevé des deux routes, mais la chose reste à faire. Les plans et devis aux archives du ministère des Chemins de fer et Canaux donnent tous les renseignements voulus pour établir l'estimation du coût relatif des deux routes. Le 17 juin, vous m'avez donné instructions de dresser un devis comparatif du coût des deux routes, et je viens terminer ce travail.

Les instructions données par le ministre à M. McLeod portent qu'il doit faire des études complètes et précises sur les deux routes ; mais les instructions données plus tard par le sous-ministre, après que M. Blair eût remis le portefeuille des Chemins de fer et Canaux, portent que M. McLeod doit se contenter de faire un simple examen des routes et baser son rapport sur les projets, plans et profils existant déjà dans les archives du ministère. Dans une autre partie de son rapport, il dit que sur la route de la rivière Trent, les travaux consistent presqu'entièrement en déblai de roche. Ainsi :

Aux chutes de Heeley le canal passe sur la berge droite de la rivière Trent, dans des tranchées de pierre calcaire avec des murs étanches en béton, en partie et avec remblais de terre.

Au sujet de l'autre division, il dit :

La division quitte la baie aux Corneilles à Middle-Falls, à un mille en aval de Campbellford. Elle consiste presque entièrement en tranchées en pierre calcaire avec remblais en terre et murs de béton à l'entrée d'aval.

De la troisième division, il dit :

De Frankford à Trenton, l'estimation du coût a été basée sur les plans et devis soumis aux entrepreneurs. Elle est presque entièrement en pierre calcaire.

M. McLeod porte à $4,918,079, le coût de la construction du canal, par voie de Port-Hope, et à un peu plus de $5,000,000, le coût, par voie de Trenton. Ce que je lui reproche, c'est que dans une partie de son rapport, il affirme qu'il a basé ses calculs sur l'établissement d'un canal de 2 pieds et 2 pouces, tandis qu'il ne lui donne que 6 pieds dans les biefs.

Quand on songe qu'il y a trente milles de biefs, dans la rivière Trent, et environ neuf milles, dans le canal proprement dit, on conçoit la quantité de déblai de roche à effectuer, en présence du fait que les trois divisions mentionnées se composent entièrement de pierre calcaire. Quant à préciser le coût de ce déblai, sur 39 milles de biefs, pour un canal de six à huit pieds et 4 pouces, c'est là un calcul que seul pourrait établir un ingénieur parfaitement versé dans la question. A mon avis, pour l'établissement d'un canal de 8 pieds 2 pouces, il faudrait donner aux biefs, en raison du courant de la rivière, un pied de profondeur en plus. Voilà un item fort important dont n'a pas tenu compte M. McLeod. Une autre omission assez singulière, dans ce rapport, c'est qu'il n'y figure pas d'estimation pour les terrrains inondés. C'est un fait bien connu que le barrage Chisholm, sur la rivière Trent, a été relevé d'au moins deux pieds. Il y a là au moins 30,000 acres de terrain inondé et l'impression générale est que, par suite de l'exhaussement de ce barrage, il y aura encore 15,000 acres de terre inondés, et il ne figure pas un seul dollar à titre de dommages-intérêts, de ce chef, dans le rapport de M. McLeod. Dans son rapport, M. Rogers dit que le port de Trenton est très profond ; mais il ne donne pas le brassiage de ce port, bien qu'il affirme qu'il doit aller y pratiquer des sondages. Il donne, sans doute, le brassiage du havre de Port-Hope, et il a même pratiqué des sondages dans la baie de Quinté, aux abords du port de Trenton où il a constaté une ample

profondeur d'eau. Du reste, s'il a pratiqué quelques sondages au port de Trenton, il ne figure pas de données à cet égard dans son rapport, et la chose s'explique facilement. Au dire du " Courier ", de Trenton, on s'est plaint, il y a quelques années, qu'il n'y avait que six à sept pieds d'eau dans ce havre ; et comme, paraît-il, le lit de la rivière est en roche, on conçoit tout ce qu'entraînerait de dépense ce déblai de roche, pour donner au port une profondeur suffisante, utilisable pour un canal ayant 8 pieds 2 pouces d'eau. C'est une autre omission, dans le rapport de M. McLeod. J'en suis convaincu, les trois articles que je viens de signaler : l'approfondissement de 39 milles de biefs, dans la rivière Trent ; les dommages-intérêts résultant de l'inondation des terres, autour du barrage Chisholm, et le creusement du havre de Trenton—tout cela grossirait énormément le coût de construction du canal par voie de la rivière Trent. Le principal argument formulé contre l'adoption de la route de Port-Hope par les partisans de l'autre route, c'est qu'entre Port-Hope et le canal Murray ou la Presqu'Ile, il y a une étendue d'eau d'environ 26 à 28 milles. A cet égard, je tiens à donner lecture de la pétition signée par des capitaines, les propriétaires de vaisseaux et les expéditeurs intéressés dans la navigation, sur tout le parcours de Kingston à Port-Hope, pétition qui se rattache au point même en discussion. Voici le texte de cette pétition :

Nous, capitaines, propriétaires de navires et expéditeurs soussignés, exposons respectueusement les faits suivants, au sujet de la navigation du lac Ontario entre Port-Hope et Kingston, faits venus à notre connaissance personnelle :

1. Vu la protection naturelle dont jouit le lac, entre Port-Hope et Presqu'Ile, distance d'environ 28 milles—il ne saurait résulter, à notre avis, de dangers graves ni de retards sérieux, des tempêtes ou des coups de vent ; car s'il souffle de forts vents de l'est, il n'y a guère plus de quinze milles à franchir, at s'il surgit des coups de vent du sud-est, il n'y a guère plus de 20 milles a franchir, dans les eaux découvertes ; tandis que s'il souffle des vents de l'ouest, les barques peuvent effectuer le trajet de Port-Hope à Presqu'Ile, sans difficultés. A notre avis, le passage entre l'Ile Amherst et la Pointe des Quatre Milles, à l'est de Kingston, sur une distance de cinq ou six milles, et auquel serait exposé le trafic par voie de Trenton, pourrait tout aussi bien occasionner des délais ; mais comme le service des signaux avertit cinq heures d'avance de l'approche des tempêtes, ni l'une ni l'autre de ces étendues d'eau n'offre de dangers, vu que les navires pourraient facilement se mettre à l'abri.

2. A notre avis, les barques, capables de transporter 25,000,000 boisseaux de grain, doivent être construites assez solidement pour effectuer la course de Port-Hope au canal Murray. Si l'on veut que les barges, naviguant sur le canal, obtiennent des cargaisons de retour, aux différents ports sur le lac, chose d'urgence à notre sens, soit que le débouché du canal soit à Port-Hope ou à Trenton, alors il importe que ce soit des barques de rivières de type moderne.

3. Les barges, naviguant de Kingston à Toronto, au cours de l'automne, suivent d'ordinaire la route du canal Murray et de la rive nord, afin d'éviter les raffales de l'ouest.

4. A en juger d'après les barques que nous avons vu remorquées sur le lac Ontario pendant nombre d'années, nous sommes d'avis qu'en usant de la prudence voulue, la proposition tendant à faire de Port-Hope, avec son excellent havre, le débouché du canal de la Trent, est parfaitement praticable, et à plusieurs égards, préférable à la proposition favorisant la route de Trenton.

5. Eu égard à l'importance du trafic local sur le canal, qui s'acheminera indubitablement vers l'ouest jusqu'à Toronto et autres points du lac Ontario, et vu, aussi, l'importance des cargaisons de retour, houille, etc., nous sommes convaincus que la route de Port-Hope, étant bien plus courte, s'adapte mieux au débouché sud de cette importante voie navigable ; et cela, parce que les cargaisons de retour, venant des ports de l'Ohio et de New-York, pourraient, par cette route, atteindre Peterborough plus rapidement et plus économiquement que les cargaisons venant des mêmes ports ne pourraient atteindre Trenton. C'est un fait incontestable que plus la route fluviale est courte, moins le prix de transport est élevé.

W. T. Clarke, capitaine, Port-Hope, actuellement négociant en houille.
Joseph Braund, Port-Hope, capitaine.
R. J. Edmunds, Port-Hope, capitaine, actuellement négociant de gaz.
William Manson, jr, Port-Hope, capitaine.
Geo. W. Robertson, Port-Hope, capitaine.
J. J. Hadden, Port-Hope, capitaine, retraité.
Thomas Fox, Port-Hope, capitaine, retraité.
R. Henning, Port-Hope, capitaine.
Jos. Philp, Port-Hope, capitaine.
John Wright, Port-Hope, capitaine.
R. Clarke, Port-Hope, capitaine.
James H. Peacock, Port-Hope, capitaine.
John J. Jarrell, Port-Hope, capitaine.
Chas R. Nixon, Port-Hope, capitaine.
J. Oliver, Kingston, capitaine.
C. Daryaw, Kingston, capitaine.
John Corkey, Kingston, capitaine.
James Crosby, Kingston, capitaine.
James Oliver, Kingston, capitaine.
John Danday, Kingston, capitaine.
B. Palmatier, Kingston, capitaine.
William Simons, Kingston, capitaine.
Alex. Anderson, Dickinson's-Landing, capitaine.
C. E. Redfearn, Colborne, capitaine.
Jas Redfearn, Lakeport, capitaine.
Geo. Williamson, Toronto, capitaine.
John Joyce, Toronto, capitaine.
Geo. H. Brown, Lakeport, capitaine.
C. E. Wakely, Toronto, capitaine.
J. Cornwall, Brighton, capitaine.
John Williams, Toronto, capitaine.
Albert Stinson, Toronto, capitaine.
Noel Marshall, Toronto, président de la " Standard Fuel Company ".
P. Burns et Cie, Toronto, négociant en bois et en houille.
R. E. Gibson, Toronto, président de la " Conger Coal Company ".

Cette pétition est signée par 35 navigateurs, de Port-Hope à Kingston. Les pétitionnaires ont navigué, pendant nombre d'années, sur les lacs ; quelques-uns d'entre eux ont pris leur retraite et nombre d'entre eux naviguent encore sur le lac Ontario. D'a-

près mes renseignements, les barques employées pour la navigation sur le lac Simcoe sont assez solidement construites pour naviguer sur cette partie du lac Ontario. Et voici un autre argument qui milite puissamment en faveur de Port-Hope. Voilà longtemps que l'idée se propage parmi le peuple qu'en définitive le canal sera construit par voie de Trenton, et par conséquent, on a fait certaines tentatives, qui se renouvelleront probablement, dans le but d'exploiter le gouvernement, relativement aux terres et aux forces hydrauliques, sur tout le parcours de la route de Trenton. Je tiens à signaler à l'attention de la Chambre une tentative assez remarquable dans ce sens et qu'on cherchera sans doute à faire aboutir à l'avenir, si le canal suit la voie de la rivière Trent. Il y a quelques années, la "Canadian Bank of Commerce", dont le sénateur George A. Cox est le président, était propriétaire d'une force hydraulique et d'une ancienne scierie mécanique, à Nasseau, entre le lac Ontario et Peterborough. Cette propriété était demeurée inexploitée depuis quelques années. La banque en question l'avait obtenue de la succession Irwin, et bien que les députés de la droite n'aient jamais été chauds partisans de la construction du canal de la vallée de la Trent, je veux démontrer qu'à peine étaient-ils installés sur les banquettes ministérielles, ils mirent à l'étude une question se rattachant à ce canal même. J'ai sous les yeux le décret de l'Exécutif, adopté en septembre 1896, deux mois après les élections générales de juin 1896. Par ce décret, le gouvernement s'engage à acquérir cette force hydraulique de la banque en question :

Extrait d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Excellence, le 14 septembre 1896 :

Sur mémoire, en date du 2 septembre 1896, présenté par le ministre des Chemins de fer et Canaux, et représentant que pour les fins de la construction du canal de la Trent, il est devenu d'urgence, soit de construire un nouveau barrage à travers la rivière Otanabee, au village de Nassau, sur le le lopin de terre n° 6, concession 11, township de Dower, où d'utiliser le barrage existant qui se rattache à une scierie mécanique, propriété de la "Canadian Bank of Commerce", et que l'acquisition du barrage existant pour la fin susdite, semble la mesure préférable. Le ministre représente, en outre, qu'aux fins d'acquérir cette propriété, une ébauche de convention, transmise par le ministère de la Justice, qui n'y voit pas d'objection, a été redigée entre la banque et la Couronne, et se proposant d'autoriser le gouvernement à prendre possession immédiate, quitte à laisser fixer le montant de l'indemnité par voie d'expropriation, si les parties intéressées ne viennent pas à composition, par voie de convention. Le ministre soumet ce projet de convention et propose qu'il soit autorisé à signer cette convention, au nom de la Couronne. Le comité soumet le rapport ci-haut à l'approbation de Son Excellence.

(Signé) JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil.

A l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux.

M. WARD.

Il ne se fit rien, apparemment, en vertu de cet engagement ou décret, jusqu'à l'année 1900, une autre année digne de remarque, celle de l'élection générale. Le décret ou engagement fut ensuite mis à effet par un contrat dont je vais lire certaines parties :

Ce contrat fait en triplicata le 7 février 1900, conformément à la loi des formules abrégées et des instruments de transport, entre la banque Canadienne du Commerce d'une part, et Sa Majesté la Reine, d'autre part.

Après relation de l'engagement, il est dit :

Et attendu que, par ledit engagement, la banque a consenti à céder et transporter au gouvernement l'emplacement du barrage actuel mentionné dans ledit engagement, et le barrage lui-même, et que le gouvernement a consenti, de son côté, à réparer et reconstruire ledit barrage de façon à le rendre efficace et à le conserver toujours à la hauteur qu'il avait alors, et en bon état de réparation ;

Attendu que d'autres parties de l'engagement ont rapport au barrage existant alors ou au barrage construit sur le même emplacement ;

Attendu qu'il a été jugé plus convenable pour le gouvernement de faire disparaître entièrement l'ancien barrage et d'en construire un nouveau à l'est de celui-là, sur l'emplacement désigné en traits rouges sous le nom de "nouveau barrage", dans le plan ci-joint ;

Attendu que la banque a consenti à ce que cela se fît et à céder au gouvernement l'emplacement du nouveau barrage et que les parties ont convenu que ledit nouveau barrage tiendrait lieu de celui mentionné dans ledit engagement;

Attendu que la banque devra recevoir en argent la valeur des terrains et des droits qu'elle cède par les présentes au gouvernement, celle des droits qu'elle confère au gouvernement en vertu dudit engagement et celle des autres objets se rattachant audit canal, à sa construction et à son exploitation et au sujet desquels elle peut avoir droit à compensation de la part du gouvernement, y compris les réclamations mentionnées au paragraphe 5 de ladite convention ;

Les parties ont convenu entre elles d'une somme de vingt mille dollars et d'un certain intérêt à accroître sur icelle.

M. SPROULE : Pour le barrage ?

M. WARD : Pour l'emplacement du barrage et le droit de faire usage de l'eau du canal, $20,000 et un certain intérêt à accroître sur cette somme. C'est, sans doute, l'intérêt accru depuis l'époque du premier engagement jusqu'à l'année 1900 où il s'est terminé, c'est-à-dire environ quatre ans d'intérêt sur la somme de $20,000. Il est dit ensuite dans le contrat que le gouvernement convient de construire un nouveau barrage, de le maintenir à perpétuité et de garder l'eau à la hauteur mentionnée, au bénéfice de la Banque du Commerce.

Voyons maintenant ce que le gouvernement a obtenu et ce qu'il a donné pour ce barrage. D'abord, il a payé $20,000 et environ quatre années d'intérêt. Il a convenu de construire un nouveau barrage, ce qu'il a fait depuis, et de le maintenir à perpétuité. Le gouvernement a convenu, en outre, de maintenir l'eau à une certaine hau-

teur. Je ferais peut-être mieux de dire cette partie-là. Voici :

Si le gouvernement désire maintenir l'eau, dans ledit canal, à la hauteur de huit pieds et deux pouces, ledit barrage sera réglé par des poutrelles ou autrement, de telle façon que la banque, ses successeurs, ayant droit, locataires et autres personnes et corporations réclamant par son entremise ou sous son autorité, puissent bénéficier entièrement de tout l'excédent d'eau utilisable en tout temps sur toute cette étendue.

C'est-à-dire que le gouvernement convient de maintenir l'eau à sa hauteur actuelle et d'augmenter la profondeur du canal au moyen de poutrelles ou autrement dans le cas où il augmenterait la profondeur du canal jusqu'à huit pieds et deux pouces, afin que la banque n'en souffre d'aucune façon. Que devait recevoir le gouvernement en retour de tout cela ? Un emplacement pour la construction d'un barrage qu'il a, de fait, transporté à la Banque canadienne de commerce en consentant à maintenir le barrage à perpétuité. Il s'est engagé à fournir assez d'eau pour l'exploitation du canal, l'excédent devant appartenir à la Banque de commerce.

Quest-il arrivé ensuite ? L'année suivante, c'est-à-dire le 9 mars 1901, la Banque canadienne de commerce donna à bail ce que le gouvernement avait convenu de fournir, à la Compagnie canadienne générale d'électricité, pour vingt ans, à raison de $8,024, par année. Ainsi, la Banque de commerce transporta au gouvernement une propriété qui était dans un état de stagnation depuis vingt ans, pour la somme de $20,000 plus l'intérêt d'environ quatre ans, se fit construire une nouvelle digne, fit consentir le gouvernement à la maintenir à perpétuité et resta, en outre, avec une magnifique propriété qu'elle loua pour vingt ans, à raison de $8,000 par année, à la Compagnie canadienne générale d'électricité.

Un extrait du bureau d'enregistrement, que je tiens à la main, contient ces mots: "et le droit d'achat": c'est-à-dire que la compagnie générale d'électricité a droit d'acheter cette propriété. Un particulier qui a participé à la rédaction de ces documents et qui avait entendu dire que j'allais signaler cette question à la Chambre m'a déclaré que le loyer de $8,000 par année signifiait qu'au bout de vingt ans la compagnie canadienne générale d'électricité serait propriétaire. Je ne veux pas être injuste à l'égard du gouvernement : c'est même pour cela que je mentionne ce fait. Mais, même dans ce cas, il me semble que ce que le gouvernement a donné à la banque de Commerce l'a mise à même de vendre une propriété sans valeur marchande, pour le prix de $160,000 ou peut-être de $100,000, si l'on calcule l'intérêt de vingt ans, et $20,000 en sus. Je mentionne ce fait seulement comme exemple de ce qui se passe relativement à la construction du canal de la Trent et pour faire voir quelle est la valeur de cette force hydraulique.

Je citerai une couple de chiffres. Il y a dans la rivière, une chute de 58,000 pieds cubes à la minutes. De certains calculs faits par des ingénieurs du canal de l'Erié et que l'on m'a passés, il appert qu'il faut environ 55 pieds cubes à la seconde pour l'exploitation d'un canal, c'est-à-dire pour le fonctionnement des écluses tous les quarts-d'heure, et que c'est la plus grande capacité d'une canal.

Or, 55 pieds à la seconde, signifient 3,300 pieds à la minute, qu'il faudrait pour l'exploitation d'un canal si les bateaux franchissaient les écluses tous les quarts-d'heure. Ainsi, étant donné qu'il y a, dans la rivière, une chute de 58,000 pieds cubes à la minute, quand même il passerait un bateau tous les quarts-d'heure par les écluses du canal de la Trent, ce qui est la plus grande capacité d'un canal, il ne faudrait pour cela que la 36e partie du volume d'eau qu'il y a là. Mais il n'est pas probable que, d'ici à un très grand nombre d'années, il passe un bateau tous les quarts-d'heure par les écluses du canal de la Trent. Quand même il n'en passerait qu'un par demi-heure cela signifierait qu'on n'emploie que la 72e partie de l'eau pour les besoins du canal. Je dis donc que la Banque Canadienne de Commerce a fait un excellent marché avec le gouvernement quand celui-ci a consenti à garder seulement la 36e ou la 72e partie de l'eau de la rivière et à lui abandonner le reste, ainsi que toute cette force hydraulique.

Celui qui m'a parlé de ces documents m'a dit que la Compagnie canadienne d'électricité était en excellente situation par rapport au gouvernement au sujet de cette force hydraulique elle-même ; que l'eau avait déjà quelque peu manqué, c'est-à-dire cette quantité que le contrat oblige le gouvernement de fournir à la Compagnie canadienne générale d'électricité—à la Banque Canadienne de Commerce et à ses ayants droit —et que le gouvernement serait obligé de consacrer une somme très considérable à la conservation de l'eau dans les lacs de la région supérieure afin de maintenir cette force hydraulique au degré exigé dans ce contrat. L'honorable Geo. A. Cox est président de "l'Association Conservatrice" de la ville de Peterborough. De fait, je sais que cette association a envoyé des députation au gouvernement et à M. Blair à ce sujet, il y a deux ans, et que M. Blair, comme me l'apprend l'un de ceux qui étaient présents, a dit à ces messieurs : "C'est la force motrice et non pas la navigation qui vous préoccupe."

M. Blair avait déviné ce que ces messieurs se proposaient de faire au sujet de cette conservation. A propos, je citerai un journal de Peterborough où cette question est débattue. M. R. R. Hall qui, je crois, est candidat contre mon honorable ami de Peterborough (M. Kendry) a dit en discutant la question de parler au gouvernement de

la conservation de l'eau et du projet de dépenser $300,000 à ce propos :

—que la députation qui s'est rendue à Ottawa par rapport à cette question s'est aperçue que MM. Mulock et Blair n'y voyaient qu'un intérêt local.

Je félicite mon honorable ami le directeur général des Postes d'avoir envisagé la question sous cet aspect.

Sir WILLIAM MULOCK : Quelle question ?

M. WARD : Celle dont il s'agit dans ce que je viens de lire, et qui a fait rendre la députation à Ottawa.

Sir WILLIAM MULOCK : Ce point-là, je le connais ; mais l'honorable député me félicite d'avoir envisagé une certaine question sous un aspect particulier. Que veut-il dire ? Veut-il parler de la construction du canal ?

M. WARD : Oh ! non, je connais l'opinion de mon honorable ami à ce sujet-là. Je veux parler de la demande faite au gouvernement par les gens de Peterborough de consacrer $300,000 à la conservation de l'eau qui n'est pas requise pour la navigation de la rivière Otonabee. Voilà ce dont je veux parler. Lorsque cette députation est venu le trouver, mon honorable ami a jugé, avec M. Blair, que cette question était d'un intérêt local seulement. M. Hall pensa qu'au point de vue de l'industrie la question devait être réglée et qu'il fallait faire appel au gouvernement dans l'intérêt de la navigation. Il désirait cacher autant que possible au gouvernement que cet appel était moins inspiré par le souci de la navigation que par le désir de faire augmenter les forces hydrauliques qui existent déjà entre Lakefield et Peterborough. Mon honorable ami me croira peut-être en m'entendant dire que si cette somme était consacrée à la conservation de l'eau dans les lacs situés en arrière, cette force hydraulique doublerait, pour le moins.

C'est ce que les gens de Peterborough veulent faire faire au gouvernement. Je ne crois pas qu'il faille consacrer cet argent à la conservation de l'eau longtemps avant que les besoins du canal l'exigent, à moins de penser comme l'honorable député de Victoria, absent ce soir, et qui m'a dit être favorable à la conservation de l'eau pourvu que ces propriétaires de force hydraulique payassent leur part des frais à faire à cette fin et que le montant en fût divisé également entre ceux qui bénéficieraient de l'amélioration. C'est aussi ce que je pense. Le gouvernement ne devrait pas consacrer un sou à la conservation de l'eau tant que les besoins du canal ne l'exigeraient pas ; et dans tous les cas, les propriétaires de la force hydraulique qui bénéficieront de l'amélioration devraient certainement payer leur part des dépenses à faire pour élever le niveau de l'eau dans les lacs situés à l'arrière-plan.

Il est un autre point que je désire signaler à ce sujet. La "Gazette", d'Ontario, du 2 janvier dernier, contenait un avis de la constitution de cette compagnie en corporation. Le voici :

On a donné les noms suivants comme étant ceux des personnes dont la corporation se composerait : David Gilmour, industriel ; Robert Weddell, gérant de la compagnie, tous deux de la ville de Trenton ; Samuel Hume Blake, C.R.; Ernest W. NcNeill, Robert Gowans, étudiants en droit, tous de la ville de Toronto, et autres qui ont signé le mémoire de convention de la compagnie, et leurs successeurs.

Je vais maintenant citer le "Guide", de Port-Hope, un bon journal libéral. Il parle de MM. Blake, McNeill et Gowans. Voici ce qu'il dit :

En quelques mots, la compagnie a pour objet, comme il est déclaré dans l'avis : d'acquérir des privilèges au sujet de la force hydraulique, des terrains, des forces hydrauliques et autres et de les développer, etc. Le capital-actions de la compagnie est de $500,000 ; le bureau chef de la compagnie doit être à Toronto, et les directeurs provisoires seront les messieurs susnommés.

Il est notoire que la société d'avocats dont trois des cinq messieurs susnommés sont membres, a la banque de Commerce pour cliente.

Il est aussi connu par les avis publics que l'on fait publier, que la Compagnie Gilmour, de Trenton, subit actuellement des modifications. Il est également bien connu que la Compagnie Gilmour était propriétaire des principales forces hydrauliques entre Frankfort et Trenton (distance d'environ 7 milles) et dont la plupart ne sont pas encore développées. Si le canal se construit à même la décharge de Trenton, ces forces hydrauliques seront développées aux frais du gouvernement au moyen de la construction d'un barrage à chaque écluse—soit probablement six barrages en tout, ainsi qu'il appert du rapport de M. R. B. Rogers, surintendant du canal.

Par ce moyen, cette compagnie qui, au fond, n'est autre que la Banque de Commerce, a acquis les forces hydrauliques de la Trent, sur laquelle, d'après le rapport de l'ingénieur, le gouvernement doit construire six barrages qui appartiendront tous, ainsi que les pouvoirs s'y rattachant, à cette compagnie. Il est naturel de supposer que si elle a obtenu $20,000 pour une seule force elle cherchera à en obtenir autant pour chacune des six autres forces qu'elle possèdera sur la Trent. Un des arguments énoncés par M. McLeod en faveur de la route de la Trent, c'est que le gouvernement deviendrait acquéreur d'un nombre considérable de forces hydrauliques qu'il pourrait louer à des particuliers et dont il retirerait un revenu considérable. Mais à la réunion de la commission des transports dont j'ai parlé, M. Colborne, citoyen bien connu de Wakefield et propriétaire de la manufacture de ciment qu'il y a là, a dit que le gouvernement retirerait environ $200,000 par année comme loyer des forces hydrauliques de la Trent, tandis que M. Rogers prétend, de son côté, qu'il n'en retirerait que $5,000 et qu'il reti-

rerait surtout cette somme de la location des forces hydrauliques situées entre le lac Ontario et Peterborough. Voilà la preuve d'une grande divergence d'opinion, et le fait même que la compagnie de forces hydrauliques de la Trent a acquis toutes les forces situées entre Franckfort et Trenton donne bien peu raison d'espérer que le gouvernement puisse retirer un revenu des forces hydrauliques de cette rivière.

Je n'entends pas retenir bien longtemps l'attention de la Chambre, mais je dirai qu'il n'y a pas, sur la route de Port-Hope, de forces hydrauliques importantes dont le gouvernement aurait à se rendre acquéreur, et que cela milite bien fortement en faveur de cette route. Les rapports des ingénieurs dont j'ai parlé m'ont porté à croire qu'on avait beaucoup exagéré le chiffre des frais que le choix de cette route occasionnerait, et d'un autre côté, qu'on avait fait une estimation trop peu élevée de ce que coûterait le choix de la route de Trenton, et que justice ne peut être rendue à Port-Hope ou à ceux qui croient que le choix de cette route serait plus conforme à l'intérêt public, à moins que nous n'obtenions un rapport d'un ingénieur absolument compétent et qui ne soit pas du tout prévenu en faveur de l'une ou de l'autre route.

M. PORTER : Je suis fort aise que l'honorable député de Durham-est ait jugé à propos, même à cette heure avancée, d'appeler l'attention du parlement sur la question du développement de la voie fluviale de la vallée de la Trent. Ce point est d'une très haute importance pour la population du Canada en général parce qu'il peut aider à la solution de la grande question des transports, et il intéresse tout particulièrement une grande partie de la population de l'Ontario qui tient naturellement au progrès des industries manufacturières ; je veux parler surtout de la région de Midland et de ces parties de la province d'Ontario qui devront bénéficier plus que d'autres de l'utilisation des immenses forces hydrauliques de la Trent. Voilà un sujet qui, à mon sens, devrait provoquer de la part du gouvernement, une déclaration immédiate de ce qu'il entend faire, et le déterminer à agir immédiatement avec toute l'énergie possible. Cette question a été tellement débattue dans cette enceinte et à la tribune populaire, surtout en temps d'élection, que, pour me servir de l'expression d'un écrivain estimable, le peuple a fini par la trouver, pour ainsi dire, "usée, insipide et stérile."

J'ose dire qu'en général, ceux qui y sont le plus intéressés ne sont pas arrivés à penser ainsi parce qu'ils ne comprennent pas l'importance ou les avantages du développement de cette voie fluviale, mais à cause de l'inaction du gouvernement actuel. Les exigences de parti et les contre-projets ont porté le peuple à ne plus croire à la sincérité du gouvernement à cet égard, et au lieu d'un enthousiasme qui, dans les circonstances actuelles, devrait être général, on voit régner l'apathie et une juste indignation. Monsieur l'Orateur, il est temps de prendre une attitude tranchée et de dépouiller entièrement cette question de toute considération politique ; il est temps que le gouvernement décide enfin si la construction de cette voie fluviale doit être achevée et comment elle doit l'être, ou bien si elle doit être entièrement abandonnée. Un examen attentif de ce projet nous force de conclure que l'abandon de ces travaux serait une folie criminelle. En poursuivant avec rapidité, énergie et méthode la construction de ce canal, nous assurerions les plus grands avantages aux armateurs, aux manufacturiers et aux cultivateurs et nous ferions faire à l'industrie et au commerce des progrès considérables qui tourneraient à l'avantage du gouvernement comme à celui du pays. Bien que le gouvernement actuel ne s'attribue pas le mérite d'avoir conçu le projet d'améliorer cette voie fluviale, il n'aura rien à perdre en suivant, comme cela lui est arrivé dans bien d'autres cas, la politique inaugurée par les conservateurs au sujet de plusieurs entreprises qui ont été profitables au pays. Monsieur l'Orateur, au risque de reconnaître au gouvernement actuel le mérite d'avoir mené ce projet à bonne fin, je me déclare prêt à l'aider de ma voix ou de mon vote et par tous les moyens possibles, à parachever cette entreprise. Je vais présenter, en aussi peu de mots que possible, quelques-unes des raisons qui me portent et qui devraient porter le gouvernement à désirer l'heureux parachèvement de ces travaux au sujet desquels l'opposition et le gouvernement sont d'accord sur plus d'un point. Il y a certaines divergences d'opinion, mais elles sont d'une nature locale et personnelle, et elles ne sauraient affecter le principe en jeu dans cette affaire.

Je prie respectueusement le ministère de considérer le bien public en général plutôt que celui de certains particuliers ou de certaines municipalités ou corporations qui peuvent avoir des intérêts dans cette entreprise. Le gouvernement britannique a déjà reconnu en 1833 l'importance du développement de la voie fluviale de la Trent, non au point de vue commercial, mais au point de vue stratégique, et les raisons qui existaient alors existent encore aujourd'hui. En outre, le progrès qui s'est fait dans le pays et la grande concurrence qui y est née du désir de contrôler le commerce non seulement de ce pays, mais du pays voisin, ont fait voir que le développement de cette voie fluviale serait encore plus avantageux à la population du Canada au point de vue du commerce qu'au seul point de vue stratégique. Les avantages du transport par eau sont aujourd'hui si unanimement reconnus, qu'aucune puissance ou influence ne saurait, dans des conditions ordinaires, lutter avec succès contre ce mode de transport. Dans un discours prononcé le 20 avril 1904, au Canadian Club de Toronto, au sujet du transport des marchandises de l'Ouest jusqu'à l'Atlantique, sir Thomas Shaughnessy disait :

Les voies fluviales sont la clef du succès de notre industrie des transports. Le blé, la farine et tous les produits bruts peuvent être transportés par eau de Fort-William à Midland ou à North-Bay pour le quart du prix qu'il faudrait payer pour les transporter par chemin de fer sur cette distance de 500 milles. Vu cette différence énorme entre le prix du transport par eau et par chemin de fer, quel homme sensé va oser dire que nous devrions négliger l'exploitation de nos voies fluviales.

Que pouvais-je mieux faire que lire les paroles de sir Thomas Shaughnessy à ce sujet ? Il suffit de jeter un coup-d'œil sur ce qui se passe dans la république voisine ou en Europe—je suis de ceux qui pensent qu'on peut apprendre par l'exemple—pour trouver une preuve évidente de la justesse de son opinion. L'histoire de toutes les nations qui se sont disputé la suprématie commerciale est là pour établir que les voies fluviales nationales ont pris une valeur et un développement de plus en plus grands.

La longueur des voies fluviales de l'intérieur de la France est de 7,000 milles, et dans ce pays, le transport par eau a augmenté de 140 pour 100 de 1872 à 1897, tandis que le transport par chemin de fer n'a augmenté que de 65 pour 100. Depuis 1860, la Belgique a consacré à l'élargissement de ses canaux, etc., plus de $50,000,000. L'Allemagne vient justement d'ouvrir entre Dartmund et Embden, distance de 170 milles, un canal où il va circuler des barges fort semblables à celles qu'on se propose de faire passer dans la voie fluviale de la Trent, c'est-à-dire ayant 230 pieds de long par 30 de large, tirant 7½ pieds d'eau, et d'une valeur de $5,000 chacune. En cinq ans, la Russie a dépensé $30,000,000 de dollars et elle a sur ses canaux 60,000 bateaux et 300,000 navigateurs. Des bateaux de 30 pieds de long peuvent traverser tout le pays depuis la mer Caspienne jusqu'à Saint-Petersbourg. Aux Etats-Unis on a adouci les pentes, redressé les courbes des chemins de fer, on s'est procuré des locomotives et des wagons de plus grandes dimensions et opéré bien des autres améliorations qu'il est inutile de mentionner, et c'est à ce prix que les chemins de fer ont réussi à faire une concurrence heureuse au canal de l'Erie qu'on a laissé se démoder sous tous les rapports. Qu'est-il arrivé ? Les chemins de fer des Etats-Unis ont fini par commander le commerce.

La sage politique du gouvernement conservateur canadien, qui a eu pour objet le creusage et l'élargissement des canaux du Saint-Laurent, a donné un regain d'activité et une nouvelle direction au commerce de l'Ouest qui a pris et continuera de prendre le chemin le plus facile, ce qui a assuré au Canada une grande partie du trafic que le port de New-York a perdu. Le trafic du port de Montréal a augmenté immensément; les bulletins publiés l'année dernière par les autorités du port de Montréal contiennent l'exposé de résultats vraiment prodigieux.

M. PORTER.

Nos astucieux voisins se sont aperçus aussitôt que nous de ce changement et se sont mis immédiatement en frais d'améliorer leurs voies de transport afin de reprendre le trafic qui s'était dirigé vers le Canada.

Tant que le canal de l'Erié fut capable de tenir tête aux chemins de fer au sujet des transports, l'Etat de New-York domina le commerce. Ce fut le canal de l'Erié qui détermina les taux de transport, non seulement entre Buffalo et New-York, mais depuis Chicago jusqu'à la mer, au grand avantage des cultivateurs et des producteurs de l'Ouest. Aujourd'hui, on consacre $100,000,000 à l'amélioration du canal de l'Erié. Le comité d'amélioration du canal estime (voir le livre concernant l'amélioration du canal, page 102) que l'élargissement projeté va réduire d'un tiers les frais de transport actuels. Grâce à la supériorité de ses avantages, la voie fluviale de la vallée de la Trent pourrait être encore plus économique et défier, du moins pour le présent, toute concurrence de la route de l'Erié. Nos bateaux peuvent transporter 25,000 boisseaux, pendant que les leurs n'en transporteront que 8,000, et du lac Supérieur à Liverpool viâ Midland et Montréal, il y a 727 milles de moins que par New-York, ce qui démontre d'une façon concluante la supériorité de nos avantages sur ceux de nos voisins, par cette voie.

Voilà de puissantes raisons pour déterminer le gouvernement à agir avec énergie. Il faut bien se rappeler que les Américains ont décidé de faire une entreprise gigantesque, non seulement dans l'intérêt de leur pays et dans le but de fermer la voie canadienne à leur trafic, mais afin de recouvrer ce qu'ils ont déjà perdu et de s'assurer même le trafic né au Canada. Je crois vraiment qu'ils réussiront si les Canadiens, oublieux de leurs responsabilités, ne font pas ce qu'il faut pour détourner ce malheur. Or, le parachèvement de la voie fluviale de la vallée de la Trent serait, selon moi, l'un des actes les plus importants qu'il serait possible de faire dans ce sens. Dorénavant, le progrès va surtout se faire sentir dans l'Ouest, d'où la plus grande partie du trafic va nécessairement venir, et tous admettront la justesse du principe d'affaires qui déterminera les producteurs et les expéditeurs à transporter leurs marchandises par la route la plus rapide et la plus économique. En rendant leurs produits aux marchés de l'univers aux conditions les plus économiques et le plus rapidement possible, ils seront en état de défier la concurrence et d'obtenir les résultats les plus rapides et les plus satisfaisants. Dans l'Ouest, il y a des denrées alimentaires, et dans l'est, de l'argent pour les acheter. La question importante qui surgit est celle de savoir par quels moyens faire échange de ces choses aux meilleures conditions. Les marchandises nécessaires aux cultivateurs du Nord-Ouest devraient être fabriquées en grande partie

dans la province d'Ontario, et pour cette raison, le transport à bon marché est nécessaire. On aiderait aussi au Nord-Ouest canadien en transportant à bon marché les marchandises importées par voie de Montréal.

En jetant un coup d'œil sur l'histoire du canal de la vallée de la Trent on voit qu'il a déjà été dépensé, pour le développement de cette voie fluviale, environ $4,000,000. Sur cette somme, le pays paie aujourd'hui et a payé, depuis que cette dépense est faite, 3 pour 100 d'intérêt ou environ $120,000 par année. Sur les deux cents milles qui s'étendent de la baie Georgienne à la baie de Quinté et qui comprennent toute la longueur du canal, on en a achevé 100 et il y en a plus que 32, environ, à achever. La différence entre ce qui est fait et ce qui reste à faire se compose de lacs et de rivières navigables. Il a été construit sur ce canal 25 écluses dont une est peut-être le plus grande écluse d'ascension qu'il y ait au monde. On estime qu'il va falloir de $4,000,000 à $5,000,000 pour parachever tous ces travaux. Qu'il me suffise de dire que si on les abandonne, tout ce qui a été fait jusqu'à présent et qui nous coûte $4,000,000, plus $120,000 d'intérêt par année, va se trouver entièrement perdu. Telle est la lenteur avec laquelle on a poursuivi l'exécution de ces travaux jusqu'à présent, que certaines parties, le long de la ligne du canal, se sont détériorées. La responsabilité de ce retard doit peser non seulement sur le gouvernement actuel, mais sur ceux qui l'ont précédé.

Il est temps que le gouvernement fasse connaître sa politique et s'exprime sans ambages ; il est temps qu'il entre résolument dans la voie qu'il s'est tracée. Le public en général ne se rend peut-être pas compte de l'importance de cette entreprise ; il y a probablement des membres de la Chambre qui sont dans le même cas, faute d'y avoir suffisamment réfléchi. Aussi, bien que la session dure depuis longtemps, je n'ai pas d'excuses à faire lorsque, pour l'édification de la Chambre, je lui soumets les témoignages des personnes les mieux éclairées. Avec votre permission, M. l'Orateur, je rapporterai les paroles de M. J. Alexander Culverwell, de Peterborough, qui a étudié à fond ce problème :

Le tracé du canal de la vallée de la Trent est la voie courte creusée par la nature pour le transport par eau du grain depuis les lacs d'en haut de l'Amérique du Nord jusqu'au lac Ontario. Il donnera aussi accès a des milliers de milles de grève dont la plupart bordent des lacs et des rivières navigables de l'intérieur. Il raccourcira de 250 milles la distance que doivent franchir, entre le Sault-Sainte-Marie et Montréal, ceux qui passent par le canal Welland et abrégera le trajet de vingt-quatre heures. Ce canal dont les deux tiers sont terminés abrégera donc la distance, aller et retour, d'environ 500 milles et la durée du trajet de deux jours.

Comparativement à la route du canal de l'Erié la distance entre Port-Arthur et Liverpool sera raccourcie de 727 milles par le canal de la Trent ou d'environ 1,500 milles dans les deux directions, Tandis que les barges du canal de l'Erié (ce puissant régulateur des tarifs de transport des voies ferrées) ne peuvent transporter que 8,000 boisseaux de céréales, les barges qui descendront le canal de la Trent renfermeront 25,000 boisseaux dans leurs flancs. Le canal de la Trent livrera passage aux vaisseaux tirant 8 pieds d'eau, tandis que le canal de l'Erié n'a que 5 pieds de profondeur—les écluses du premier auront 134 pieds de longueur et 33 pieds de largeur ; les écluses du second n'ont que 110 pieds de longueur et 18 pieds de largeur. Les meilleurs experts du pays, entendus devant une commission d'enquête nommée par le gouvernement, ont reconnu que le canal de la vallée de la Trent sera la véritable route nationale pour le transport des grains.

J'appellerai l'attention de la Chambre et du public sur la description suivante de cette voie navigable, description que j'emprunte à M. Culverwell :

Elle comemnce à la cité de Midland sur la baie Georgienne ; elle a pour port la baie Matchedash, à Midland, le plus beau port des lacs d'en haut dans lequel des steamers ressemblant aux navires océaniques transborderont dans la cale des barges le grain qu'ils auront apporté du Nord-Ouest canadien, le grenier d'approvisionement de l'Angleterre.

Le canal sera creusé dans les terres sur une distance d'environ 12 milles jusqu'au lac Couchiching, qui est navigable, où il suivra la rivière Severn qu'il faudra canaliser au moyen de barrages qui feront hausser le niveau des eaux. On traversera ensuite le lac Couchiching, en laissant à gauche l'industrieuse ville d'Orillia, pour se rendre au lac Simcoe, vaste étendue d'eau navigable. Après avoir fendu les eaux du lac sur une distance de vingt milles et avoir salué au passage la grande ville de Barrie qui s'élève sur la rive gauche, on atterrit à Beaverton dans la vallée de la rivière Talbot.

Ici commencent les parties creusées ou à demi-creusées du canal qui suit le cours de la rivière Talbot, la vallée étant inondée à l'aide de barrages qui élèveront les eaux à une hauteur d'environ 20 pieds jusqu'à l'effleurement des berges. Le canal franchira alors une hauteur de 50 pieds, grâce à une écluse d'ascension dont la construction est presque achevée, pour atteindre le niveau supérieur et parcourir une distance d'environ 5 milles à travers la région et atteindre le lac des Sapins, le point de partage d'où les eaux coulent en descendant dans les deux directions. Traversant le lac des Sapins, dans lequel se déchargent les rivières Gull et Burnt qui arrosent la vaste contrée qui s'étend à l'orient et au septentrion, la route passe ensuite par Rosedale, atteint le lac Cameron au moyen d'une écluse et, à son autre extrémité, descend de nouvelles écluses au village de Fenelon-Falls pour entrer dans la rivière Fenelon dans laquelle se décharge le lac Scugog. Elle passe ensuite devant la populeuse ville de Lindsay, qui renferme 7,000 habitants, et aboutit plus loin à l'écluse de Bobcaygeon.

On entre ensuite dans le lac Pigeon, on franchit les passes et, laissant à sa droite le magnifique lac Chemong, on traverse le lac Buckhorn et on se rend aux chûtes du même nom. Après avoir traversé l'écluse de Buckhorn, on se trouve dans la baie des Daims d'où par le lac

Lovesick on se rend aux magnifiques châtes Burleigh. La route serpente ensuite à travers le lac Stony et, franchissant le lac Clair et le village de Young's Point, elle passe par le lac Katchawanooka aux rives accidentées ; et, après avoir navigué sur une distance d'environ 70 milles dans les eaux de différents lacs, on atteint le village de Lakefield.

Au-delà de Lakefield, la route suit la rivière canalisée d'Otonabee et à Nassau commence un canal creusé le long d'un plateau élevé sur une distance de quatre milles en arrière de Peterborough et d'Ashburnham. A cet endroit, une écluse d'ascension (la plus grande de l'univers) la fait communiquer avec le lac Clair situé au-dessous. Cet ascenseur hydraulique monte ou descend une barge d'une capacité de 25,000 boisseaux d'une écluse à l'autre, ce qui constitue une économie de temps et d'argent.

En aval de Peterborough, la route, sur une distance d'environ vingt milles, suit le cours tortueux de l'Otonabee dont les rives sont boisées et les eaux navigables pour pénétrer dans le lac Rice, long et étroit filet d'eau navigable. L'été prochain, on pourra se rendre en bateau du lac Rice au lac Simcoe, après avoir traversé à peu près 160 milles de canaux.

Du lac Rice au lac Ontario, le canal n'est pas terminé. On il traversera l'isthme, en suivant la vallée du creek Smith pour déboucher dans le lac Ontario à Port-Hope ; ou bien il passera dans la direction de l'est à travers le lac Rice et suivra la vallée de la Trent jusqu'à la ville de Trenton, située sur la baie de Quinté, port du lac Ontario—le canal suivant tantôt le cours de la rivière et tantôt s'avançant dans les terres, de manière à diminuer les frais d'établissement et à raccourcir la distance.

La route passera ensuite par la baie de Quinté jusqu'au delà de la cité de Kingston et, suivant les canaux du Saint-Laurent, elle viendra aboutir dans le port maritime de Montréal où les barges d'une contenance de 25,000 boisseaux, qui auront été touées, plusieurs à la fois, par des remorqueurs à vapeur, livreront directement leur chargement aux grands transports océaniques, obviant ainsi à la nécessité d'utiliser les élévateurs de Montréal.

Je puis dire sans crainte que la connaissance des faits qui ressortent de l'admirable description de M. Culverwell suffirait à convaincre non seulement le gouvernement mais le pays en général des grands avantages qui découleraient du creusement de cette grande artère navigable du Canada. Lorsque la nature se montre si prodigue de ses faveurs, qu'il ne soit pas dit que le parlement canadien a été assez apathique, ignorant et incompétent pour ne pas tirer parti des avantages qui s'offraient à lui. Je ferai allusion au témoignage rendu par un ou deux personnages marquants, qui ont étudié cette question avec un soin minutieux, qui n'ont pas obéi à des considérations personnelles ou politiques, mais au désir d'assurer la prospérité du pays. M. David Gilmour, de Trenton, est l'un des principaux industriels et expéditeurs d'Ontario. Il a attentivement étudié ce problème. Pour se rendre compte du trafic qui pourrait résulter du parachèvement de cette grande voie navigable de la Trent, il ne s'est pas borné à envisager la situation présente du Canada ; il a poussé ses recherches jusqu'en Angleterre et il a appris au public quel sera, à ses yeux, le résultat de la politique que prêche aujourd'hui là-bas, le plus fin des diplomates, l'honorable Joseph Chamberlain. Il a également préparé une estimation très serrée du coût de l'entreprise, en recueillant l'avis des personnes les plus autorisées et les renseignements les plus précis que lui ont fournis des ingénieurs éminents, tels que R. B. Rogers, Robt. Weddell et autres, et en se basant sur ses propres observations. Je puis dire, en passant, que M. Gilmour est lui-même plus en état que tous les autres citoyens du Canada de se former une opinion éclairée sur ce sujet. Pendant plusieurs années, il a conduit des exploitations forestières dans le district de Midland, dans la province d'Ontario. Il ne se contenta pas de prêter son nom à ces entreprises, mais il prit la peine de parcourir la contrée, de sorte qu'il a une connaissance intime des choses qu'il raconte dans son rapport. Grâce à son commerce considérable et à ses observations personnelles pendant un grand nombre d'années, il sait quelle est la quantité d'eau qu'on peut obtenir à l'aide de barrages et de réservoirs et quelle est la puissance hydraulique qu'on peut utiliser le long du canal de la Trent. Dans une brochure qu'il a publiée et que j'ai à la main, M. Gilmour résume ainsi les données relative à cette entreprise. La superficie approximative du plateau d'épanchement est de 5,000 milles carrés, d'après lui ; la surface des réservoirs et des chutes d'eau, de 380 milles carrés et la profondeur moyenne, de 7 pieds pourvu qu'on économise l'eau; le volume deau, y compris le contenu des réservoirs, est de 74,156,544,000 pieds cubes.

Il suffit de réfléchir un instant à ces données pour comprendre dans une certaine mesure les merveilles que peuvent accomplir les nappes d'eau de cette partie du pays. Voyons, par exemple, le transport du combustible. Si le tracé que j'indique est adopté, ce canal traversera une contrée où la population est dense; il baignera un grand nombre de villes et de villages importants ainsi qu'une cité et plusieurs municipalités populeuses. Le parachèvement du canal permettrait d'économiser des milliers de dollars pour le transport de la houille nécessaire à la population riveraine, et la demande de cet article augmentera constamment.

De plus, le creusement et l'exploitation du canal créera des marchés pour la vente des produits agricoles et maraîchers des environs, avantage d'une importance vitale pour les agriculteurs et les industriels.

Ce n'est pas tout ; il faut aussi tenir compte des nombreuses chutes d'eau que l'industrie utilisera. Le bon marché de la force motrice que ce canal pourra produire devra, dans le cours régulier des choses, attirer les capitaux et faire surgir des manufactures qui emploieront un grand nombre d'ouvriers, ce qui facilitera l'écoulement des produits agricoles et maraîchers. Il y a déjà plusieurs

manufactures le long du tracé de cette voie navigable. Depuis longtemps, elles ont exprimé le désir d'obtenir plus de force motrice tant pour ellesémêmes que pour l'approvisionnement des petites industries du voisinage. Grâce à l'augmentation de la puissance hydraulique que fournit la rivière Trent, la cité de Trenton, après s'être approvisionnée elle-même, transmet la force motrice à Belleville, à environ douze milles de distance. Elle y fournit la force motrice et l'éclairage à l'électricité à meilleur marché qu'on pourrait se les procurer à d'autres sources sur les lieux mêmes.

M. SPROULE : Quel est le prix par cheval-vapeur.

M. PORTER : Une maison de Belleville que je connais paie $13 par cheval-vapeur et j'apprends qu'elle payait autrefois $23 lorsque l'énergie électrique était produite par la vapeur. Les recettes de cette exploitation pourraient augmenter considérablement. Je sais pour l'avoir appris de ceux qui ont étudié la question, que la force motrice pourrait être fournie à Belleville à un prix bien inférieur à $13, si on permettait aux corporations d'utiliser la puissance hydraulique sur une plus grande échelle. Si mes renseignements sont exacts, cela est impossible dans les circonstances actuelles. J'apprends qu'il y a quelque temps le gouvernement s'est emparé par voie d'expropriation de toutes les terres et de toutes les chutes d'eau le long de la route du canal de la Trente, de sorte que celui qui désirerait produire une plus grande somme de force motrice—je sais que la "Trent Electric and Water Company" est dans ce cas—serait tenu d'obtenir le consentement du gouvernement. Il est facile de comprendre que l'Etat, s'il projette de parachever ce canal, aurait tort de permettre à des particuliers d'utiliser les chutes d'eau le long de cette route. En effet, ce serait créer des droits que le gouvernement aurait à racheter à grands frais le jour où il se déciderait à mener cette entreprise à bonne fin. A ce sujet, je ferai observer qu'il semble injuste de laisser cette force motrice inoccupée, et c'est l'une des meilleures raisons que je puisse invoquer pour engager le gouvernement activer davantage le creusement du canal de la Trent. Des personnes bien renseignées me disent que si le gouvernement consentait à abandonner ce projet et à en laisser la réalisation à l'entreprise privée, on trouverait tous les capitaux nécessaires pour le mener à bonne fin ; non seulement pour creuser le canal mais pour exploiter les chutes d'eau. A mon sens, c'est folie de la part du gouvernement de refuser aux particuliers ou aux corporations le droit d'exploiter ces chutes d'eau, tout en négligeant de les mettre lui-même à profit. Ce que j'ai dit de la production de la force motrice à Trenton, est également vrai pour ce qui a trait aux villages de Frankford et de Campbellford, à la ville de Hastings, à la cité de Peterborough et à toutes les autres villes et à tous les villages situés le long de la voie navigable de la Trent. Tous désirent la production de la force motrice à bon marché, dans l'intérêt des industries manufacturières. J'ai pris soin d'étudier cette question et je constate que le long de cette partie du canal qui réunit Peterborough à Trenton, c'est-à-dire la partie sud, on pourrait produire une force de 100,000 chevaux-vapeur. S'il en est ainsi, le loyer d'une force motrice semblable représenterait un intérêt plus que raisonnable sur tous les fonds que l'Etat pourrait consacrer au parachèvement du canal.

Qu'on me permette de citer d'autres observations de M. Gilmour. Il dit, dans ses conclusions :

Par la route du canal de la Trent, le voyage aller et retour, à Liverpool et aux marchés européens, est de 1,454 milles plus court que par la route du canal de l'Erié, et de plus de 500 milles plus court que par les canaux existants du Saint-Laurent qui ont accaparé une bonne partie du trafic américain, cette année, 1903.

Il insiste comme je l'ai fait devant la Chambre sur la perte de trafic subie par le canal de l'Erié, faute d'avoir pu soutenir la concurrence des voies ferrées. Ce trafic, les chemins de fer s'en sont emparé—M. Gilmour ne le dit pas, mais c'est la vérité—et le Canada en a eu sa large part grâce à la politique du parti conservateur qui a amélioré le système des canaux canadiens.

Les barges construites avec le plus grand soin pour le transport à bon marché dans le canal agrandi de l'Erie ont une contenance d'environ 33,333 boisseaux, chacune. Les barges du canal de la Trent ont une contenance de 25,000 boisseaux, chacune, contenance qui pourra facilement être augmentée ou doublée au besoin, advenant le parachèvement du canal.

Une fois le canal de la Trent parachevé, il pourra facilement accaparer tout le commerce de transport du grain des Etats-Unis et du Canada à destination des marchés européens, attendu qu'il offrira une route plus courte et plus économique, quels que soient les avantages que pourrait présenter n'importe quelle autre route.

Le canal de la Trent offrira une route sûre depuis Midland, sur la baie Georgienne, jusqu'à Montréal et Québec ; il ne présente pas les mêmes inconvénients que le canal de l'Erié qui utilise le lac Ontario.

On pourra facilement se servir de barges pour le commerce local dans les deux directions, dans toute la longueur du canal et du Saint-Laurent, et arrêter à toutes les villes et tous les villages ; ces barges seraient ensuite réunies et attachées à des remorqueurs.

Je citerai maintenant le témoignage d'un autre personnage marquant qui a beaucoup étudié ce problème sous la direction du présent gouvernement qui l'emploie. Il s'agit de l'opinion de M. R. B. Rogers, ingénieur civil. Voici :

Le coût estimatif du transbordement à Midland sera de ¼ à ½ cent par boisseau. La profondeur de l'eau lorsque le canal sera terminé, sera de 8 pieds 4 pouces. Les barges dont on se sert actuellement sur le canal de l'Erié ont

à peu près le tiers de la contenance de celles qu'on utilisera sur le canal de la Trent. La distance entre la baie Georgienne et Trenton sera d'environ 200 milles dont le dixième seulement devra être canalisé. Le canal de l'Erié a environ 352 milles de longueur entre Buffalo et Albany et il a été presque entièrement creusé par le main de l'homme et il faut naviguer 150 milles en pleine rivière pour se rendre d'Albany à New-York. En comparant la durée du voyage de Midland à Montréal et de Buffalo à New-York, plusieurs considérations doivent entrer en ligne de compte. Toutefois, une barge à vapeur prendrait 69 heures pour se rendre de Midland à Montréal et, par le canal de l'Erié, il faudrait le double de ce temps pour franchir la distance entre Buffalo et New-York. Pour établir quels seraient les tarifs de transport par terre ou par eau, il faut en ce qui a trait au canal de la Trent se baser sur les tarifs établis dans les autres canaux, dans celui de l'Erié, par exemple. La distance de Midland à Montréal, à la tête de la navigation océanique, est de 445 milles. La distance de Buffalo au port de mer de New-York est de 503 milles. Le transport des marchandises des centres de l'Ouest à Midland coûte 1 cent par boisseau, et 1:42 à 2 cents des mêmes endroits à Buffalo. Grâce au nouveau canal de l'Erié, le major Symonds, l'ingénieur américain le plus au courant de la navigation des canaux, calcule que le blé peut être rendu de Buffalo à New-York à raison de 8-10 d'un cent par boisseau. Ce qui peut se faire sur le nouveau canal de l'Erié peut également s'accomplir sur le canal de la Trent, qui est plutôt une voie navigable libre qu'un canal comme je l'ai indiqué ci-dessus. En ajoutant ces 8-10 d'un cent à 1 cent, coût du transport jusqu'à Midland, et à ½ cent pour les frais de transbordement, on obtient 2:3 cents comme prix de transport entre les centres de l'Ouest et Montréal. Les prix de transport de l'Ouest à Montréal sont de 5 cents par Depot-Harbour et de 5 à 6 cents par Midland. Les prix de transport de l'Ouest à New-York par Buffalo sont de 6¾ à 7 cents, par terre et par eau, et de 5½ cents environ par eau.

Quant à la distance entre Port-Arthur et Liverpool, elle est de 757 milles plus courte par le canal de la Trent que par celui de l'Erié, ou de 1,514 milles pour le voyage complet.

Je le répète, il est impossible de tenir compte du témoignage de ces hommes éminents dont l'un est à l'emploi du gouvernement, sans comprendre les immenses avantages qu'aurait le Canada sur les Etats-Unis, au point de vue des moyens de transport, en améliorant la voie navigable de la Trent. Outre les avantages importants que retirerait le Canada du parachèvement du canal de la Trent, cette entreprise profiterait beaucoup aux cités, villes, villages, municipalités et particuliers auxquels elle procurerait des tarifs de transport peu élevés.

L'entier parachèvement de cette partie du canal coûterait approximativement $10,000,000, y compris les dépenses déjà faites par le gouvernement du jour et les administrations précédentes. A trois pour cent, taux ordinaire de l'intérêt, cela représenterait une dépense annuelle de $300,000. Je n'ai fait le calcul que pour la section du canal entre Peterborough et la baie de Quinté. Or, il a été démontré d'une manière indiscutable

M. PORTER.

qu'entre ces deux points extrêmes, on peut produire une force motrice d'au moins 100,000 chevaux-vapeur. Les recettes que produrait la vente ou la location de cette force motrice aux prix qu'on en pourrait obtenir, nous permettraient, après avoir payé l'intérêt sur les $10,000,000 nécessaires pour parachever le canal, de pourvoir à un fonds d'amortissemnt qui, en quelques années, nous rembourserait de tout ce que nous aurions dépensé pour la réalisation de ce projet. Supposons que cette force motrice soit vendue à raison de $13 par cheval-vapeur, prix exigé de Belleville par Trenton, chacun comprend que la recette nous permettrait, non seulement, de faire face à l'intérêt mais de créer un fonds d'amortissement qui éteindra toutes nos obligations de ce chef en quelques années. Pourtant, ce ne serait là qu'une partie des recettes que nous pourrions retirer de l'entreprise.

Ainsi, en utilisant la puissance hydraulique sur tout le parcours de la route, entre Peterborough et Midland, le gouvernement se créerait une source de revenus qui augmenteraient de jour en jour et d'année en année et le mettraient à même de payer les dépenses imputables sur le capital qu'aurait entraînées le parachèvement du canal, et ce, à une date beaucoup plus rapprochée que mes calculs ne semblent l'indiquer.

Il me semble que la population retirerait de la réalisation de ce projet un autre avantage, peut-être le plus important, à savoir, l'établissemnt d'une concurrence active entre le transport par eau et le transport par terre. Ainsi que je l'ai déjà fait observer, celui qui a étudié la question ne peut douter que le transport par eau ne soit le régulateur des tarifs des voies ferrées. De nos jours les chemins de fer exigent les prix les plus élevés qu'ils peuvent imposer au commerce sans le ruiner, et le creusement de ce canal aurait un effet bienfaisant sur la situation. Le coût du transport par cette voie navigable serait la limite extrême de ce que les voies ferrées pourraient exiger et tous les expéditeurs seraient à l'abri du monopole des chemins de fer. Une très faible économie par tonne transportée et par mille parcouru représentera une somme presque incalculable, si l'on tient compte des immenses quantités de produits qui passeront par cette route. Celui qui ferait ce calcul constaterait qu'il y aura une énorme diminution de la distance parcourue et des prix payés. A mes yeux, voilà une des raisons qui devraient engager le gouvernement à adopter une politique bien définie et à se mettre résolument à l'œuvre pour réaliser ses projets dans l'intérêt de la population du Canada. L'an dernoier, on a reçu à Midland et à Depot Harbour 28,000,000 de boisseaux de grains et cette quantité augmentera considérablement grâce aux progrès de l'Ouest et aux avantages du transport à bon marché par cette voie navigable. Selon moi, il est impossible de concevoir toute l'importance de cette augmentation. Déjà le volume des produits

transportés entre différents points situés sur le parcours du canal prend des proportions considérables. L'an dernier, à Peterborough seulement, les chemins de fer ont transporté plus de 290,000 tonnes de marchandises à Campbellford, ils en ont transporté plus de 36,000 tonnes ; à Trenton, plus de 100,000 tonnes ; à Hastings, à Lakefield, à Bobcaygeon, à Fenelon-Falls, à Gambridge, à Barrie, à Orillia et autres villes et villages de moindre importance le long de la voie ferrée, ils en ont transporté des quantités relativement aussi fortes, et toutes ces quantités augmenteront et la population riveraine en retirera des avantages plus considérables. De plus, le canal de la Trent raccourcira de plus de 1,500 milles la distance à franchir pour se rendre à Liverpool par n'importe quelle autre route du Canada ou des Etats-Unis.

Il est impossible de ne pas comprendre les avantages nombreux et durables qui découleraient de l'amélioration de cette artère navigable, dont la nature a doté notre pays. Il est également impossible de douter que la population du pays réprouverait à juste titre ceux qui, pour des raisons d'intérêt local ou des considérations de clocher, entraveraient la réalisation de cette colossale entreprise. Je me suis appliqué jusqu'ici à ne traiter que les questions sur lesquelles tout le monde est d'accord. Il y a des divergences d'opinion, mais elles résultent uniquement, je ne crains pas de le dire, du conflit des intérêts.

Dans les premiers jours de la session, le ministre des Finances annonça que les opérations du dernier exercice s'étaient soldées par un gros excédent et, si l'on tient compte des avantages qui résulteraient du creusement de cette voie navigable pour le pays tout entier, il me semble que le ministre des Finances ne saurait mieux faire que de recommander d'employer une partie de l'excédent dont il est si fier à la réalisation de ce projet. On n'est pas d'accord sur le tracé qu'il faudrait adopter. Toutefois, cette divergence d'opinions ne nuit en rien à l'excellence de l'entreprise que je prône : le parachèvement du canal de la vallée de la Trent.

Mon honorable ami, le représentant de Durham-est (M. Ward), soutient que le canal devrait aboutir à la ville de Port-Hope, tandis que je prétends que le pied du canal devrait se trouver dans le voisinage de la ville de Trenton. Vu cette divergence d'opinions, la saine doctrine voudrait qu'on s'en rapportât à l'opinion d'un arbitre qui aurait pesé tous les témoignages favorables ou opposés à l'adoption de l'un ou l'autre des deux tracés. Vu ce dont nous avons été témoins dans le passé, la Chambre, selon moi, devra déclarer sans la moindre hésitation, que Trenton est l'embouchure naturelle de cette grande voie navigable. Lorsqu'il s'agit de trancher un pareil problème, les frais d'établissement et d'entretien ne doivent pas être les seules causes déterminantes ; le gouvernement doit surtout envisager l'utilité publique et les avantages que le Canada retirera. Des ingénieurs choisis par le gouvernement du jour et les administrations précédentes ont déjà exploré les deux routes à plusieurs reprises. Par suite des instances des partisans du terminus de Port-Hope, le gouvernement a jugé à propos de demander à M. McLeod, ingenieur éminemment respectable et habile, d'examiner tous les rapports, toutes les notes et les estimations des arpenteurs. Il remit à M. McLeod toutes les données recueillies depuis l'époque où M. Maingy présenta son premier rapport à la demande des autorités anglaises. M. McLeod se rendit lui-même sur les lieux et, après avoir examiné la situation et les avantages à retirer, non seulement par les deux villes les plus directement intéressées, mais par le pays en général, il présenta son rapport. Subséquemment, la ville de Port-Hope prétendit que cet ingénieur avait obéi à des motifs secrets et que son rapport n'était pas conforme à la vérité. Connaissant comme nous connaissons, la plupart d'entre nous, du moins, la probité et l'habileté de M. McLeod, nous savons que cette insinuation ne mérite aucune créance. J'ai la plus absolue confiance en M. McLeod. Le gouvernement a eu confiance en lui, et celui-ci a évidemment présenté un rapport impartial qui est l'expression sincère de ses convictions. Ce rapport est très volumineux et je n'en citerai qu'un abrégé. M. McLeod dit :

> Après examen, il semble qu'il n'y a guère de différence dans le coût, quelque soit la route choisie—d'après les calculs, celle de Port-Hope coûterait $144,537 de moins.
>
> Les difficultés que présente la navigation sur le lac Ontario pendant les tempêtes militent fortement contre cette route.
>
> On trouve de meilleurs matériaux pour le creusement du canal dans le voisinage de la route de Trenton et, en utilisant le cours des rivières, on éviterait les tranchées profondes que nécessiterait l'adoption du tracé de Port-Hope.
>
> Le détournement des cours d'eau causerait de fortes dépenses à l'Etat—on s'est plaint que parfois le niveau de l'eau est très bas dans la rivière Trent.
>
> Le public retirerait de plus grands avantages, si le canal était creusé dans le voisinage des villes de Hastings, Campbellford, Frankford et Trenton qui renferment présentement de grandes usines et manufactures.
>
> Les différents barrages de la rivière Trent fourniraient une plus grande quantité de force motrice qu'on ne pourrait en produire le long de la route de Port-Hope; cette force motrice serait une source de recettes abondantes pour l'Etat.
>
> Le port de Trenton est beaucoup plus vaste et meilleur que celui de Port-Hope et ses eaux communiquent aux eaux de la baie de Quinté.
>
> Vu les raisons ci-dessus énumérées, je considère que la route de Trenton est préférable.

En faisant un examen sommaire des opinions contradictoires entretenues au sujet du débouché de ce canal, je ne pourrais probablement mieux faire que de considérer les avantages qu'offre la route de Port-Hope, au

dire de ceux qui favorisent l'adoption de ce tracé. Le principal avantage consiste, dit-on, dans la différence des distances qui séparent le lac Rice de Port-Hope et de Trenton. Du lac en question à Port-Hope il y a 23 milles et du même lac à Trenton, 58 milles ; la route, dit-on, se trouverait raccourcie de 35 milles.

A ce sujet, les partisans de la route de Port-Hope oublient ou omettent de dire que du lac Rice à Montréal, il y a 40 milles de plus par Port-Hope que par Trenton, ce qui représente la distance entre Port-Hope et Trenton, en passant par le lac Ontario et le canal Murray. Ainsi, la différence des distances est plutôt en faveur de Trenton. De plus, on amoindrit ou l'on omet de mentionner les dangers que présentent la navigation entre Port-Hope et le canal Murray pour les barges d'un faible tirant d'eau, comme celles dont on se servirait dans ce canal. Il suffit de réfléchir à ces dangers et aux retards inévitables qu'entraînerait l'adoption de cette route pour la faire rejeter. Port-Hope étant un port artificiel, ces barges n'y pourraient entrer ou n'en pourraient sortir que lorsque la température serait favorable. Pendant la saison de la navigation, les vents soufflent ordinairement du sud et de l'ouest dans la direction du lac Ontario. Or, entre Port-Hope et le canal Murray, il n'y a aucun port naturel où ces barges pourraient se réfugier pendant une tempête. Le long de la rive, il y a une foule de récifs et d'endroits dangereux, principalement le Bluff et la pointe de la Presqu'île, cette dernière s'étendant au loin dans le lac dans la direction du sud-est et n'étant séparée que par une passe étroite de la berge du canal Murray. On me dit que cette passe se rétrécit constamment, attendu que la rive est formée de sable du côté du canal et qu'en dehors de cet étroit chenal, l'eau est excessivement basse. Je sais personnellement que plusieurs naufrages ont eu lieu à cet endroit, car je suis né et j'ai été élevé à quelques milles de là. Pour passer de Port-Hope dans le canal Murray, les barges seraient obligées de décrire une courbe équivalant aux trois-quarts d'un cercle pour contourner la pointe de la Presqu'île, environnée de ces dangereux récifs, et de naviguer dans un étroit chenal dont le passage est toujours difficile tandis qu'il est presque impossible et certainement périlleux lorsque les eaux sont agitées. Si ces obstacles ne suffisaient pas à contrebalancer la différence de distance, je ferais observer que, des 58 milles à franchir par la route de Trenton, on me dit que 30 milles sont en pleine rivière, ce qui ne laisse qu'environ 5 milles de différence dans la longueur respective des canaux proprement dits.

La différence des frais d'établissement du canal par les deux routes ne s'élève qu'à $144,000, au dire d'un ingénieur désintéressé —l'écart est trop faible pour qu'on en tienne compte dans le choix du tracé, eu égard aux dangers réels que j'ai signalés, d'un côté, et aux avantages que présente la route canalisée qui aboutirait à Trenton et à l'existence d'un port naturel, d'un autre côté. La différence du coût et la diminution de la distance sont les principaux arguments qu'invoquent les partisans de la route de Port-Hope et j'ai amplement réfuté ces deux raisons. On soulève également d'autres objections, telles que la facilité de la construction et la superficie du terrain à inonder, mais ces objections sont réfutées de la même manière que les deux autres. En adoptant le tracé par Trenton, le canal sera presque entièrement creusé dans une couche de calcaire et sera plus durable, tandis qu'en adoptant le tracé par Port-Hope, il faudrait le creuser dans une argile molle et le sable avec des berges de 136 pieds, de sorte que tout serait constamment à recommencer. Bien que les frais de premier établissement eussent été moins considérables par la route de Port-Hope, les réparations, qui deviendraient nécessaires de temps à autre, combleraient la différence en peu de temps.

Un autre inconvénient, peut-être le plus grave, que présente le tracé de Port-Hope, c'est qu'il aurait pour résultat de détourner de leur cours naturel les eaux de la Trent, au préjudice des industriels et des propriétaires riverains. Ces propriétaires ont des droits acquis qu'on ne peut amoindrir ou supprimer sans accorder une indemnité.

La dépense que causerait l'adoption du tracé de Port-Hope et la nécessité d'indemniser les propriétaires du dommage résultant de la privation de la force motrice serait tellement élevée qu'elle suffirait à faire abandonner ce projet. Par contre, en adoptant le tracé de Trenton, on éviterait de causer ce dommage et on donnerait une plus-value aux chutes d'eau.

Revenons encore une fois à la question des terres qu'il faudrait inonder. Les partisans du terminus de Port-Hope en parlent avec beaucoup d'insistance. Si Trenton doit être choisi comme terminus, disent-ils, il faudra inonder une grande partie des terres de la vallée de la Trent et l'Etat devra acquérir le terrain que les eaux recouvriront, de sorte que le coût sera plus élevé qu'il ne le serait si le canal aboutissait à Port-Hope.

Les terres situées le long de la Trent qui seront submergées, ne forment guère partie des bonnes terres arables de cette région ; ce sont des bas-fonds de peu de valeur séparés des terrains fertiles par des chaînes de collines assez élevées pour retenir les eaux ; tandis que la plupart des terres qui seraient inondées sur le parcours du canal qui aboutirait à Port-Hope sont des terres fertiles d'une grande valeur. Vu que ce pays n'est guère accidenté, elles seraient plus ou moins inondées chaque année, et la question des dommages intérêts donnerait lieu à des débats incessants et serait une source constante de mécontentements, de difficultés et de dépenses.

M. PORTER.

De plus, s'il se dirige vers Port-Hope, le canal traversera un pays essentiellement agricole, qui est déjà l'objet d'une culture intensive, peu susceptible de recevoir de nouvelles améliorations et n'offrant pas d'avantages à la production de la force motrice ; d'un autre côté, si le canal est dirigé sur Trenton, il traversera de bonnes terres arables, et de plus passera à proximité de plusieurs villes prospères et de maints villages où se sont implantées des industries importantes qui étendront davantage leur sphère d'activité grâce à la force motrice qui sera utilisée le long de la route, et cette unique considération doit faire pencher le plateau de la balance du côté de Trenton.

Si l'on optait pour la route de Port-Hope, on renoncerait à tous les travaux déjà exécutés et on consentirait à perdre les sommes d'argent dépensées sur cette partie de la rivière Trent qui sépare le lac Rice de Trenton, à savoir :

L'écluse et le barrage d'Hastings.

L'écluse et le barrage de Heeley's Falls.

Et l'écluse et le barrage des Rapides de Chisholm dont les frais de premier établissement et d'entretien s'élèvent à un montant considérable.

Les partisans de la route de Port-Hope conseillent au gouvernement de renoncer à tous ces travaux pour se lancer dans une entreprise entièrement nouvelle qui lui ferait perdre tout le fruit de ce qui a déjà été fait.

Présque tous les arguments que j'ai fait valoir pour engager le gouvernement à parachever ce canal avaient été invoqués auparavant dans les rapports des ingénieurs nommés par l'Etat et à l'avis desquels le ministre pourrait s'en rapporter à juste titre.

Je constate que le budget du présent exercice renferme une somme d'environ $300,000 qui servira à poursuivre cette entreprise. Ce crédit me paraît insuffisant. Je vois dans le rapport de l'auditeur général qu'on a dépensé, l'année dernière, $523,950.74, imputables sur le capital et $18,500 à compte du revenu, soit $542,450.74, en tout. Le crédit était de $456,000 et la dépense s'est élevée à $452,000, ainsi il y eut un découvert de près de $100,000. Cette année, le budget principal affectait une somme de $100,000 à cette entreprise. Le ministre des Finances m'apprendra probablement si ce crédit doit servir à combler le découvert de l'exercice précédent. C'est probable, il me semble, à moins qu'il n'y ait ouverture d'un crédit spécial. Dans ce cas-là, $200,000 seulement seraient disponibles pour les travaux à exécuter au cours du présent exercice. Il nous faut payer $120,000 d'intérêt sur les quatre millions que nous avons dépensés jusqu'ici et faire face au découvert de $100,000 du dernier exercice. Par conséquent, c'est être de mauvaise foi que de dire que nous consacrerons $350,000 aux travaux du canal de la Trent, cette année. C'est la prétention, je le sais de science certaine, de celui qui sera mon adversaire dans le district électoral que j'ai l'honneur de représenter. Grâce à son influence auprès du gouvernement, dit-il, il l'a engagé à dépenser de trois à quatre cent mille dollars pour ce canal pendant le présent exercice. Il faudra $100,000 pour combler le découvert et $120,000 pour payer l'intérêt sur les sommes dépensées jusqu'ici ; or, pour mener à bonne fin, dans le délai prescrit, les travaux qui ont été adjugés, tout le crédit ne suffirait pas. Ainsi, d'après mes calculs, le gouvernement n'aura rien à dépenser, cette année, pour le canal de la vallée de la Trent.

Le gouvernement ne devrait pas traiter ainsi le pays, et surtout la partie du pays intéressée dans cette question. Elle est tellement importante, pour tout le Canada et plus particulièrement, pour toute cette région, que le gouvernement devrait prendre quatre ou cinq millions de dollars sur l'énorme excédent du ministre des Finances pour compléter cette route fluviale de la Vallée de la Trent, afin que nous puissions en retirer tous les bénéfices que cette entreprise est susceptible de donner au pays.

Ce canal est fini au milieu, sur un parcours de cent et quelques milles, mais l'entrée est fermée, aux deux extrémités. Le gouvernement ne devrait pas se moquer ainsi du public, ni permettre aux politiciens de jouer avec cette entreprise et de la faire miroiter aux yeux des électeurs, pour capter leurs suffrages ; il devrait prendre une décision courageuse et compléter le canal, par voie de Trenton, sans autre retard.

UN SERVICE CONSULAIRE CANADIEN.

M. HONORE GERVAIS : M. l'Orateur, avant que la question soit mise aux voix, j'aurais quelques remarques à faire sur ce crédit de $40,000 demandé pour payer les dépenses nécessitées par l'établissement de nos agences à l'étranger, la négociation des traités et l'extension de nos relations commerciales. Cette somme inscrite au budget de 1905 est la même que la Chambre a votée en 1904 et qui a été dépensée pour les mêmes fins.

Depuis plusieurs années. dans la presse et dans le public, on a discuté la question de savoir s'il ne serait pas préférable pour les Canadiens d'être représentés à l'étranger par d's nationaux. Je considère que c'est ici le moment et l'endroit de dire tout haut ce que beaucoup de Canadiens pensent du service consulaire anglais et de nos agences commerciales. Nous nous accordons presque tous à dire qu'ils sont insuffisants et devraient être remplacés par un service consulaire anglo-canadien, payé par le Canada, recruté parmi la classe de nos citoyens dont l'éducation a été soignée dans nos Ecoles Supérieures de Commerce, et nommé, soit directement par l'Angleterre, soit par le Canada, par voie de délégation. Inutile d'ajouter que ces consuls devraient

consacrer tous leurs efforts et tout leur temps au service du pays.

Je dirai dès le début que je n'ignore pas l'existence du ministère du commerce du Canada institué, je crois, en 1893, par les soins de M. Parmelee, le très diligent sous ministre actuel de ce département. Il ne faut pas oublier non plus que le titulaire de ce ministère n'est autre que l'homme éminent dont les qualités d'homme d'Etat et les vastes connaissances parlementaires sont si bien servies par sa grande éloquence.

Je sais que le Canada possède quelques commissaires très capables de surveiller les intérêts commerciaux à l'étranger sous la direction de M. O'Hara, le surintendant sobre et dévoué des agences commerciales nommé tout récemment par le présent gouvernement.

Je sais aussi que, depuis 1896, le nombre de ces agences a été porté de 6 à 13 et que l'efficacité de leur service a été quintuplée.

Depuis 1893, le ministère du commerce publie des rapports, d'abord annuels, mais devenus mensuels et finalement hebdomadaires de nos agents commerciaux. Ce ministère fait imprimer aussi des bulletins très utiles, sur le commerce, les importations, les exportations, l'ensemble du trafic, l'inspection des produits et sur une foule d'autres sujets, accompagnés d'études sur la situation commerciale des pays avec lesquels nous faisons du commerce. Parmi les contrées qui sont en relations d'affaires avec notre pays, citons l'Angleterre, la plupart de ses soixante-dix colonies et une grande partie des soixante-cinq Etats qui composent la société universelle. Mais je dois ajouter que notre ministère du Commerce, source de revenu par excellence de notre administration, n'est pas traité aussi équitablement ni aussi libéralement que les autres ministères par le parlement du Canada ou celui de l'Angleterre. Ses efforts et sa bonne volonté sont entravés par l'insuffisance des crédits mis à sa disposition pour encourager nos agences dans la négociation des traités de commerce et dans l'extension de nos relations commerciales.

M. SPROULE : Ce ministère n'a-t-il pas tout l'argent nécessaire ? Nous ne lui en avons jamais refusé.

M. GERVAIS : Les crédits mis à sa disposition sont insuffisants.

Bien plus, nos agents commerciaux n'ont pas d'existence reconnue par le droit international, les Etats étrangers sont tenus de les ignorer ; ils ne sont pas assez nombreux, leurs appointements sont insuffisants, on ne donne pas assez de publicité à leurs rapports, et dans certains cas, ces agents n'ont pas les connaissances nécessaires pour bien s'acquitter de leurs devoirs.

Examinons d'abord la situation actuelle du service consulaire anglais ; nous étudierons ensuite ce qu'il y aurait à faire pour remédier aux lacunes dont on se plaint. Depuis nombre d'années, les intérêts commerciaux du Canada ont grandement souffert du manque d'une représentation convenable à l'étranger. En me permettant de parler ainsi, je sens le besoin de réaffirmer mon entière loyauté à l'Empire. J'apprécie trop ce que mon pays doit à la souveraineté d'Angleterre pour dire ou faire quoique ce soit qui pourrait paraître déloyal envers la mère patrie. Au point de vue économique, la stabilité, la sécurité et la permanence de nos institutions et de notre situation actuelle dépendent du prestige et de la force britanniques. Je sais aussi que politiquement mes compatriotes ont contracté une lourde dette de reconaissance envers l'Angleterre pour la somme de libertés dont ils jouissent, et en parlant ainsi, j'entends surtout parler de ma propre province.

Dans la province de Québec, tout en continuant à chérir le maintien des multiples relations qui nous attachent à la France intellectuelle, nous sommes trop complètement et trop heureusement liés à la défense du drapeau anglais pour dire quoi que ce soit qui serait déplacé dans la bouche d'un sujet britannique.

Je n'ai pris la parole que pour exprimer les vues de mes compatriotes et d'un grand nombre d'hommes de ma génération qui désireraient avoir de meilleurs représentants aux Etats-Unis et dans les différents pays d'Europe. L'heure a sonné pour le Canada de confier à ses propres enfants la garde de ses intérêts dans les principales capitales du monde.

Il est temps que nous nous passions d'un service consulaire comme celui que nous rend M. Staniforth, de Rio Grande do Sul, qui, ignorant ce que dit la loi du drapeau canadien, a cru bon de déchirer cette enseigne si fièrement promenée dans les ports de l'Amérique du Sud par le " J. M. Taylor " de Parsborough, Nouvelle-Ecosse. Nous ne demandons pas pour le Canada quoique ce soit qui puisse ressembler à une représentation diplomatique, mais nous voulons une représentation consulaire efficace dont pourront profiter les négociants et tous les citoyens du Canada. C'est ce que nous n'avons jamais eu, et c'est ce que nous n'aurons jamais tant que les autorités impériales ne délégueront pas à la plus grande de leurs colonies le droit de nommer des agents commerciaux, ou ne consentiront pas à choisir pour leurs propres consuls des hommes qui seront proposés par le gouvernement canadien et dont la principale occupation sera de travailler pour le Canada.

Je commencerai par réfuter les objections que je prévois et qui consistent à dire que l'Angleterre n'accordera jamais au Canada le droit de nommer des consuls et que le débat que je soulève ne peut avoir aucun résultat pratique. A cela, je répondrai que la constitution ne nous défend pas de faire cette demande et ensuite que rien ne s'oppose à ce qu'on y fasse droit. L'Angleterre a déjà concédé ce privilège à la Compagnie des Indes Orientales, ainsi que cela

a été démontré par Edmund Burke, dans son célèbre discours de mise en accusation de Warren Hastings. Le même privilège a aussi été accordé à la plupart de ces colonies anglaises de troisième ordre qu'on appelle les " Privileged chartered Companies."

Le droit de pétition est un des douze droits naturels qu'aucune loi ne peut abolir, qu'elle soit constitutionnelle ou municipale. En ce moment j'exerce le droit de parler accordé à tout citoyen, même celui d'une colonie ou d'un dominion, ou d'une " plantation " de Sa Majesté, pour me servir des termes de l'Acte 3 et 4 de Guillaume IV, chapitre 41, concernant la meilleure administration de la justice dans le Conseil privé de Sa Majesté.

Je suis encouragé à faire la démarche que je tente en ce moment par le fait que depuis trente ans, beaucoup d'hommes d'Etat canadiens ont été engagés dans le service diplomatique de l'Angleterre à la demande de cette dernière. N'avons-nous pas vu des hommes comme sir John Macdonald, sir Charles Tupper, sir Richard Cartwright, sir Wilfrid Laurier, sir Louis Jetté, M. Bourassa et M. A. B. Aylesworth, appelés à occuper les hautes positions d'agents diplomatique de l'Angleterre ?

Pourquoi serait-il en dehors des choses possibles que des Canadiens fussent utilisés au service consulaire anglais? Cela proviendrait-il du fait que les consuls nés au Canada seraient moins en état d'expliquer les affaires canadiennes aux commerçants et aux citoyens des républiques américaines ? Cela proviendrait-il de ce qu'un Canadien anglais né à Vancouver connaîtrait moins la situation du commerce à San Francisco qu'un gentleman de Nottingham? Cela proviendrait-il de ce qu'un consul canadien, né à Winnipeg, connaîtrait moins la situation économique et commerciale à Duluth, qu'un marchand d'Edimburgh? Cela proviendrait-il de ce qu'un consul canadien, né à Montréal, serait moins au courant du commerce de New-York qu'un avocat de Dublin ? Cela proviendrait-il de ce qu'un consul canadien né à Halifax, serait moins renseigné sur les questions de transport et de trafic entre sa ville et les ports du littoral de l'Atlantique, qu'un colonel en retraite de Bristol?

L'établissement d'un service consulaire anglo-canadien ne pourrait qu'augmenter la richesse de l'empire puisqu'en travaillant au développement d'une partie de l'empire nous travaillons à l'avancement de l'empire tout entier. Si nous parvenons à rendre le Canada trois fois plus puissant, plus riche et plus respecté par les citoyens des autres Etats, nous serons en mesure de rendre trois fois plus de services à l'empire.

A ceux qui prétendent que jamais l'Angleterre ne consentira à nous accorder un service consulaire spécial, je dirai que nous devons d'abord commencer par le demander. L'établissement de ce service consulaire devrait précéder le droit de faire nos traités, question qui a été vivement débattue ces dernières années d'un bout à l'autre du Canada.

Comment veut-on que le Canada puisse négocier un traité de commerce avantageux si nous n'avons pas de données et de renseignements suffisants sur les questions qui doivent faire l'objet de ce traité ? Je le répète, le droit de nommer des consuls canadiens devrait nous être accordé d'abord, et celui de négocier nos traités en découlerait naturellement. Je dirai avec Kipling :

> Let go, let go the anchors ;
> Now ashamed at heart are we
> To bring so poor a cargo home—
> That had for gift the sea !
> Let go the great bow-anchors—
> Ah, fools were we and blind—
> The worst we stored with utter toil,
> The best we left behind !

Et alors les richesses de l'univers arriveront sur nos rives, apportées par des flottes cinq fois plus considérables que celles que nous avons aujourd'hui. Le poète français Lemierre n'a-t-il pas dit: "Le sceptre de Neptune est le sceptre du monde " ? Cette phrase pourrait servir d'épigraphe à l'ancienne loi anglaise de navigation de 1660.

Permettez-moi maintenant, M. l'Orateur, d'entrer dans certaines considérations concernant la nécessité, pour notre pays, d'une bonne représentation consulaire. On se plaint souvent de l'inutilité du service consulaire anglais, et je n'hésite pas à dire que ces plaintes sont bien fondées. Ces plaintes nous arrivent surtout d'Angleterre parce que ls commerçants canadiens ont toujours été asez habiles, assez éveillés, assez actifs pour assurer à leur pays une notable proportion du trafic de l'univers sans avoir recours aux bons offices du service anglais ; mais comme nous le savons tous, depuis quelques années il se livre des batailles formidables pour la suprématie du trafic mondial ; il faut de nouvelles dispositions, de nouvelles armes et de nouveaux soldats pour assurer le développement, le maintien et la défense du commerce canadien. Je citerai certaines opinions anglaises concernant l'insuffisance du service consulaire anglais.

Tout le monde a pu lire dans la " Quarterly Review ", de 1903, un écrit très documenté, signalant les lacunes de ce service et le condamnant sans rémission par suite de l'incompétence des consuls et de l'impossibilité dans laquelle ils sont de s'acquitter des fonctions qui leur sont assignées par le guide d'instruction publié et distribué par les soins du bureau des Affaires étrangères d'Angleterre. C'est une plainte générale parmi les commerçants anglais que leur service diplomatique, y compris le service consulaire, est hostile ou du moins indifférent aux intérêts commerciaux. On se plaint aussi que les renseignements fournis par les corps diplomatiques et consulaires sur les questions commerciales sont inexacts, arrivent trop tard et ne sont pas présentés sous une forme attrayante. Chaque année, ces mêmes plaintes se répètent en Angleterre. Depuis 1825, alors qu'on a attaché pour la première fois des appointe-

ments raisonnables aux postes de consul, le parlement a nommé des comités spéciaux pour étudier les meilleurs moyens d'améliorer le service consulaire de l'empire. Le dernier de ces comités a été nommé en 1896. La lecture de la correspondance se rapportant à l'aide que le service diplomatique et le service consulaire rendent au commerce anglais à l'étranger nous fournit de précieux renseignements sur l'inefficacité de ce service. Tout le monde en Angleterre admet qu'il faut de la part des consuls une coopération plus intelligente, plus énergique et plus efficace avec les marchands et les industriels. On dit que depuis quelques années, depuis que dans tous les grands centres le commerce international s'est développé avec une intensité qu'on ne soupçonnait même pas sous la génération précédente, on a donné plus d'attention aux devoirs et à la responsabilité des consuls, dont la principale fonction est d'être les pionniers, les ambassadeurs, les soldats du commerce.

Je citerai quelques opinions émises par des parlementaires anglais éminents, au cours d'un débat important, sur le service consulaire de l'Angleterre, en l'année 1902. Tout le monde peut consulter avec profit le "Hansard" anglais, volume 110, 3 juillet 1902, et le volume 111, 15 juillet 1902. Nous y trouvons les opinions d'hommes aussi remarquables que M. James Bryce, sir Charles Dilke et sir Edward Grey, tous anciens sous-secrétaires d'Etat, et aussi celles d'Henry Labouchère, le grand journaliste et parlementaire universellement connu. Voici leurs paroles.

Débats du parlement anglais, Henry Labouchère, 290-291, volume III :

M. Labouchère (Northampton) dit qu'il comprenait que quelquefois un employé d'un bureau consulaire soit un étranger, mais il pensait aussi que le but du ministère des affaires étrangères était d'avoir, autant que possible, des consuls de nationalité anglaise. Il y a eu un cas à Berlin, il y a quelque temps, où l'Angleterre avait nommé consul le banquier du prince Bismarck, et cela lui fit l'effet à ce moment, qu'il était impossible de nommer quelqu'un de moins propre à représenter les intérêts anglais en Allemagne, que le banquier du prince Bismark.

M. Labouchère est favorable aux grandes dépenses pour l'extension et la protection du commerce, mais il ne croit pas étant données les dépenses énormes faites pour l'armée et la marine, que nous ayions dépensé un montant suffisant pour notre service consulaire.

L'honorable député a rencontré plusieurs consuls qui étaient des hommes charmants, contre lesquels il ne savait rien, personnellement, mais que certainement aucun pays ne désirerait avoir comme agents commerciaux.

Ces consuls ne pouvaient écrire un rapport, mais allaient trouver un marchand quelconque, leur tailleur, peut-être, ou quelque autre personne, et demandaient un rapport à ces gens. Ils le signaient et l'envoyaient au ministre. Ces rapports, dans bien des cas, ne valaient pas le papier sur lequel ils étaient écrits.

M. GERVAIS.

Quelques rapports étaient très bons, mais une grande partie des autres ne valaient pas grand chose. Ces gens n'avaient pas d'éducation commerciale. Le ministère des Affaires étrangères doit reconnaître que le service doit être une profession. Il devrait prendre des jeunes gens ayant une bonne éducation commerciale et les placer comme élèves dans divers consulats, en leur donnant de faibles appointements. Ensuite, selon leurs aptitudes, ces jeunes gens pourraient prétendre au grade de vice-consuls, consuls et consuls généraux, avec de plus forts appointements. Notre service consulaire, au point de vue des renseignements commerciaux, est au-dessous de celui de la France. L'honorable député n'est pas de l'avis de son honorable ami de l'autre côté de la Chambre, qui veut que le service consulaire soit placé sous la direction du "Board of Trade" et séparé du ministère des Affaires étrangères.

Sir Edward Grey, pages 301, 302 et 303, volume III :

Sir Edward Grey (Northumberland, Berwick): Afin de posséder un service suffisant il faudra dépenser de fortes sommes. Il est aussi d'avis qu'un réarrangement et une redistribution des montants actuellement dépensés nécessiteraient des dépenses considérables

Il est d'avis qu'il faut dépenser beaucoup plus et il demande aux honorables députés de bien saisir que s'il nous faut moins dépenser en temps de paix qu'en temps de guerre, certains services nécessiteraient des dépenses considérable en temps de paix.

Ce qu'ils voudraient voir, ce serait un service consulaire plus professionnel et des hommes spécialement aptes à remplir les devoirs qui leur incombent. Mais possédant ces hommes spécialement aptes, ils doivent veiller à ce que la promotion dans le service consulaire soit en rapport avec le mérite.

Les hommes parfaitement qualifiés pour remplir ces devoirs doivent toucher une rémunération adéquate lorsqu'ils répondent parfaitement à ce que leur éducation donnait lieu d'attendre d'eux.

Sir Edward Grey continue :

Il ignorait si oui ou non, un officier consulaire, préparant un rapport, avait une idée suffisamment claire de ce que le gouvernement attendait de lui.

Au moment où les grands districts industriels produisaient autant qu'ils étaient capables de produire. Ils n'étaient sûrement pas inquiets de savoir si de nouveaux marchés s'ouvraient ou si d'autres étaient perdus dans une autre partie du monde. Là était justement le danger dont ils devaient se garder.

M. Louis Sinclair (Essex Romford) page 312, volume III :

M. Sinclair pense que ces rapports consulaires doivent être, au moins, faits en style d'affaires, autrement ils ne valent pas le papier sur lequel ils sont imprimés, et ce serait une perte de temps que de les lire et de les publier.

Il est notoire combien le ministère des Affaires étrangères est peu pratique sous ce rapport et que notre industrie et notre commerce en souffrent.

Nos rapports consulaires se comparent avec ceux des Etats-Unis d'une manière for peu favorable. Les Etats-Unis dépensent des sommes

énormes et emploient 51 consuls en Allemagne tandis que nous n'avons que cinq fonctionnaires payés représentant l'Angleterre en Allemagne.

Cela démontre combien les méthodes employées par le ministère des Affaires étrangères sont peu pratiques, et dans l'opinion de l'honorable député, ce département devrait être placé sous le contrôle d'un ministre du Commerce.

Cette question touche de près les colonies, car les gouvernements étrangers ont des consuls et des attachés commerciaux dans toutes les colonies, avec ce résultat que les consuls s'emparent d'un commerce qui devrait venir à notre pays. Il n'est envoyé aucune information aux industriels et aux commerçants anglais pour les guider.

D'ailleurs, ce n'est pas seulement en cela que le pays se trouve arriéré, car la même chose arrive dans l'Afrique du Sud et au Japon.

Au cours de la guerre Sud-africaine, la France et l'Allemagne envoyèrent là des agents pour rapporter ce qu'il y avait à faire pour les manufactures de ces pays, et une grande quantité de trafic en articles manufacturés nous a été enlevée.

Tel est le résultat de renseignements commerciaux insuffisants car ces pays avaient droit de demander des informations sûres en retour des sommes d'argent qui étaient dépensées. Le sous-secrétaire des Affaires étrangères semblait d'ailleurs d'avis que le chiffre des affaires faites avec la Bolivie était si minime que cela ne valait pas la peine de s'en occuper.

M. Bryce :

Il a vu plusieurs des rapports envoyés par les consuls des Etats-Unis et il suggérerait au ministère des Affaires étrangères d'en faire préparer de semblables par les représentants anglais à l'étranger. Ces rapports étaient autant de traités succincts sur les possibilités commerciales de l'avenir.

Sir Chas. Dilke, page 308, volume III :

Au sujet de la représentation consulaire, il y avait chez tous ceux qui ont fait partie du ministère des Affaires étrangères, une tendance à ignorer le fait qu'il y a eu beaucoup de passe-droits et de tripotages dans les nominations de consuls. Il connaît personnellement —comme d'autres doivent les connaître—des cas notoires où des individus, grâce au patronage de divers secrétaires d'Etat, ont été nommés à des postes dans le service consulaire, postes pour lesquels ils n'étaient nullement faits et que les intérêts du pays en avaient souffert en conséquence. Il y a aussi le fait que des consuls de très grand mérite ont, durant des années, travaillé avec ardeur à l'avantage du pays et se sont vus dépasser par des hommes qui ne devaient leurs places qu'au patronage.

M. Bryce (Aberdeen S. Débats du parlement, Vol. 110, page 728).

Ce qui est surtout regrettable, c'est que les nominations du service consulaire soient souvent faites dans un esprit de pur patronage, des hommes sont nommés simplement pour des raisons politiques ou personnelles, au grand désappointement des espoirs légitimes de ceux qui sont mieux qualifiés pour le service.

Il a été expliqué au cours de ce débat qu'on pouvait trouver en Angleterre des hommes qui avaient écrit des ouvrages remarquables sur des sujets commerciaux, qui étaient universellement connus et estimés, mais qui vivaient dans la retraite et dont les services étaient perdus pour la nation. bien qu'ils fussent dans leur pleine maturité et capables de fournir encore de longs états de service ; tandis que d'autres qui n'ont donné aucune preuve d'aptitudes commerciales ou maritimes et qui n'ont pas l'expérience nécessaire pour occuper ces postes sont consuls dans les villes et les ports les plus importants. En 1901, sir Henry Bergne, chef du département consulaire au bureau des Affaires Etrangères, a avoué sous serment devant un comité spécial de la Chambre, qu'il n'existe pas au ministère des Affaires Etrangères un seul fonctionnaire chargé d'étudier les rapports des consuls et que lui-même les avait à peine feuilletés. Sir Henry Bergne admit aussi qu'il n'y avait même personne dans le bureau pour lire ces rapports et qu'il y a beaucoup de consuls et de vice-consuls honoraires. Un autre reproche que l'on fait au service consulaire anglais, c'est qu'il n'y a pas de concours ou examens pour la nomination des consuls. On se contente d'un simple certificatt de capacité. Voici un résumé des qualités exigées pour devenir consul anglais : le candidat doit lire et parler l'anglais et le français ; il est aussi tenu de parler la langue du pays où il réside. C'est-à-dire que si un consul anglais est envoyé sur les bords de la Méditerranée, on exigera qu'il parle le français ou l'italien ; sur les bords de la Baltique, il devra pouvoir parler l'allemand ; en Espagne, on exigera qu'il parle l'espagnol, et ainsi de suite. Depuis un certain temps on exige des candidats la connaissance de l'arithmétique de Colenso et des notions générales sur la loi commerciale.

Un des reproches faits au service consulaire anglais par M. James Bryce et d'autres membres de la Chambre des communes, c'est qu'il sert de refuge aux officiers en retraite n'ayant d'autres recommandations que leurs relations aristocratiques officielles ou personnelles.

On se plaint aussi que les consuls anglais soient généralement moins retribués que les consuls français, allemands, russes ou américains. Il est vrai que les appointements du consul américain, à Londres, sont de $5,-000 par année, et que ceux du consul anglais à New-York, sont de $10,000, mais on admet qu'en général le poste de consul anglais n'est pas suffisamment rétribué.

On trouve sans doute que je fais une peinture peu flatteuse du service consulaire anglais. Mais on me permettra d'ajouter que ceux qui se plaignent ainsi à la Chambre des Communes d'Angleterre ont découvert, dans les bureaux de l'administration, des fonctionnaires ayant toutes les qualités requises pour faire des agents de première classe. Autant qu'il est possible de s'en rendre compte par la lecture de ces débats parlementaires, le consul envoyé en Orient et en Extrême Orient a tout ce qu'il faut pour dé-

fendre et protéger les intérêts anglais et tout le monde admet que les grands succès remportés par l'Angleterre, en Orient et en Extrême-Orient, sont dûs à l'habilité de ses agents consulaires. Dans cette branche de l'administration consulaire on a trouvé des hommes qui pouvaient servir de modèles à tout le service. Ceux qui se destinent à la carrière consulaire en Orient et en Extrême-Orient ont à subir des examens très difficiles. On exige d'eux non seulement les connaissances générales acquises dans les écoles, mais ils doivent aussi savoir le latin, le français, l'allemand, la rédaction des sommaires, la géographie, les mathématiques, les éléments de la loi commerciale. Le candidat est aussi tenu de faire un stage préparatoire dans les légations de Pékin, Tokio ou Bangkok, comme simple attaché. Il doit aussi connaître la langue, l'histoire, la géographie du pays dans lequel il est appelé à servir, et connaître l'histoire des traités et des décrets gouvernementaux de ce pays.

A propos de décrets gouvernementaux, qu'on me permette de dire encore un mot de M. Percy Staniford, le consul anglais de Rio Grande do Sul. Il se serait abstenu d'insulter le pavillon canadien s'il avait connu l'existence de deux décrets rendus par le Conseil des ministres d'Angleterre, en 1869 et en 1892, permettant au Canada d'avoir un drapeau à lui pour ses navires enregistrés au Canada.

Pour revenir à la question des qualités exigées des consuls, un candidat au poste d'agent consulaire en Orient ou en Extrême-Orient est souvent tenu de remplir des fonctions judiciaires auprès des tribunaux d'Orient, par exemple, auprès de la Cour Suprême de la Chine, et il arrive assez souvent que le consul anglais devienne juge de cette cour Suprême après avoir été admis membre du barreau du pays dans lequel il réside.

Le " Quarterly Review " fait encore remarquer le contraste frappant qu'il y a entre le service consulaire français et l'indifférence dans laquelle on laisse le service consulaire anglais. Ces plaintes que je viens de résumer sont formulées par des parlementaires anglais.

Passons maintenant aux lacunes du service consulaire anglais en ce qui nous concerne le plus directement. Comparons le service consulaire anglais avec celui des Américains. Dans les rapports consulaires américains de 1902, on voit que M. Listoe, consul en Hollande, donne la cote des prix à Rotterdam et des renseignements généraux concernant le bois, le fer, la chaussure et la farine. M. Listoe, entre autres choses, dit :

> J'ai fait des recherches et j'ai constaté que les prix actuels du marché pour le bois en grume, par mille pieds, mesure Scribner, sont comme suit : noyer de première qualité, 16 et plus, jusqu'à 21 et 22 pouces, de $90 à $100; de 23 à 24 pouces, de $110 à $120 ; pin, de 1 à 3, par 11 pouces et plus, de $63.25 à $65.68.

M. GERVAIS.

M. S. C. McFarland, consul à Nottingham, donne dans son rapport d'excellents dessins des métiers Jacquard pour la soie.

M. Harris Eibenstock, donne des reproductons lithographiques de Bulow Strasse indiquant la construction du chemin de fer souterrain et aérien de Berlin, Allemagne.

M. Robert P. Skinner, de Marseille, communique des dessins des instruments aratoires les plus récents en usage en France.

Dans les rapports consulaires anglais on ne trouve aucun de ces renseignements pratiques et utiles pour les commerçants et citoyens en général. Pour donner un exemple de leur peu d'utilité, voici ce que l'on trouve à la page 6 du rapport du consul anglais à Riga en Russie, au sujet de machines : " Quant à l'industrie des machines, les rapports font voir qu'il y a une légère augmentation comparativement à 1900." Parlant de questions propres à intéresser les commerçants, le consul anglais à Bordeaux, France, dit, à la page 13 de son rapport :

> La valeur des articles d'exportation suivants a augmenté de £352,000 pour les tissus en soie ; de £76,000 pour les tissus en coton.

Et ainsi de suite.

D'aussi pauvres renseignements que le premier venu peut se procurer en jetant un coup d'œil sur les documents officiels des pays étrangers, ont-ils la moindre utilité pour nos commerçants? Les rapports consulaires anglais sont par contre bourrés de tableaux et d'annexes récapitulant la somme des importations et des exportations et ces documents peuvent être très intéressants pour faire l'éducation d'un homme politique. Nous trouvons aussi dans ces rapports beaucoup de chiffres et d'exposés financiers qui doivent être appréciés par un banquier. Ces rapports contiennent encore des renseignements géographiques, diplomatiques et financiers, mais pas une seule information commerciale pratique.

Dans les rapports consulaires américains, au contraire, nous trouvons une grande variété de renseignements précieux quant aux prix, au coût du transport, aux droits de douane, etc. C'est ainsi que les rapports consulaires fournissent aux commerçants américains tous les renseignements dont ils ont besoin pour agrandir et développer leurs industries, tandis que les consuls anglais se contentent de donner uniquement sur l'état du marché financier des renseignements qui ne peuvent servir qu'aux capitalistes et aux banquiers.

Ici, au Canada, nous aurions besoin des mêmes renseignements que reçoivent les commerçans américains ; car il s'écoulera encore bien du temps avant que nous puissions prêter de l'argent aux autres pays. Pour le moment, ce qu'il nous faut, c'est un service consulaire plus complet, plus pratique, et plus exclusivement commercial.

Quand le Canada aura-t-il des rapports consulaires quotidiens, comme aux Etats-Unis?

J'ai en main dans ce moment les rapports consulaires américains des 25, 27 et 28 juillet 1904, où je lis deux articles sur le Canada.

Ici se pose la question : " Qui paiera pour cette amélioration du service consulaire anglais ? Allons-nous prier l'Angleterre de faire les frais de toutes les améliorations que nous demandons dans son service consulaire? Je crois que le Canada est capable de contribuer sa part dans cette réforme et qu'il est prêt à le faire.

Depuis quelques années le Canada fait un commerce immense et occupe un des premiers rangs parmi les nations commerciales du monde. Ce commerce est plus considérable que celui des dix Etats dont je vais donner la liste et qui ont à l'étranger une représentation consulaire quinze fois plus considérable que celle du Canada. Voyons quel est l'ensemble global du commerce de chacun de ces dix pays. Je cite les statistiques de 1900-01 :

Suisse, $396,326,000 ; Danemark, $218,081,-000 ; République Argentine, $281,676,000 ; Bolivie, $19,631,000 ; Chili, $112,012,000 ; Grèce $46,509,000 ; Italie, $624,000,000 ; Mexique, $117,000,000 ; Portugal, $93,000,000 ; Espagne, $364,000,000.

Or, tout le monde sait que le chiffre global du commerce du Canada pendant l'année 1903 s'est élevé à $467,064,685.

Comme je viens de le dire, tous les Etats européens et américains dont le commerce est moins important que le nôtre sont représentés à l'étranger par un nombreux personnel de consuls généraux, de vice-consuls et d'agents commerciaux. La France possède au-delà de 550 consuls qui ont mission de défendre ses intérêts commerciaux dans le monde. L'Allemagne en a plus de 800 et pas un seul des autres pays n'a moins de 100 consuls ou agents commerciaux pour protéger son commerce au dehors. Est-il juste que dans ces conditions le Canada n'ait pas son propre personnel de consuls pour protéger et développer son commerce à l'étranger si nous admettons que le service consulaire anglais ne nous est d'aucune utilité ? En parlant ainsi je n'exprime pas seulement une opinion qui m'est personnelle ; cette opinion est celle de nombreuses associations et d'une grande proportion des électeurs du Canada.

Je veux bien admettre qu'aux yeux de plus d'homme d'Etat anglais nous sommes de simples " coloniaux ", mais nous sommes d'avis que nous pourrions, dans une certaine mesure, veiller nous-mêmes à nos intérêts sur les marchés du monde et dans les capitales étrangères, si nous avions des consuls anglais nommés spécialement pour travailler dans l'intérêt du Canada —des hommes comme il y en a beaucoup dans cette Chambre, nés au Canada mais qui sont attachés à la mère patrie par les mêmes liens qui réunissent la branche de l'arbre au tronc qui l'a produite.

Au moyen de quelques commissaires, nous avons déjà accompli des merveilles, s'il faut en croire les remarques d'un certain consul de Liverpool ; alors, que ne pouvons-nous pas attendre d'un service régulier de consuls jouissant des privilèges et des droits d'un consul anglais?

Je constatais il y a un instant que beaucoup de contribuables du Canada demandent pour leur pays un service consulaire plus efficace. Permettez-moi, M. l'Orateur, de porter à votre conanissance un vœu exprimé le 19 décembre 1900, par la chambre de commerce du district de Montréal. Il y est dit qu'en réponse à une communication antérieure la chambre de commerce du district de Montréal a reçu une lettre du sous-ministre du Commerce l'informant que le gouvernement canadien n'a pas l'intention d'augmenter le nombre de ses agents commerciaux. On peut constater par les rapports du ministère du Commerce de 1901 que ces agents commerciaux—mieux appelés commissaires—ne sont pas plus de vingt, et j'ose ajouter qu'ils emploient plutôt leur temps à fournir des renseignements à leurs compatriotes en promenade qu'à venir en aide aux négociants canadiens.

L'Association canadienne des Industriels s'est prononcée dans le même sens que la chambre de commerce du district de Montréal et a demandé la nomination d'un plus grand nombre de commissaires. Admettra-t-on que pendant que les affaires et le commerce du Canada sont surveillés et même épiés par plus de 350 consuls réguliers, dont 175 sont américains, 13 français et 56 suédois et norvégiens, nous devons nous contenter d'une quinzaine de commissaires qui n'ont pas même d'existence reconnue par les lois internationales et n'exercent pas un seul privilège consulaire ?

Ces 350 consuls que l'Angleterre a accrédités au Canada nous viennent des Etats-Unis, de la France, de l'Allemagne, des Pays-Bas, du Portugal, de la Belgique, de l'Italie, d'Hawaï, du Guatémala, du Mexique, de l'Uruguay, de la Russie, de la Suède, de la Norvège, de l'Espagne, de la République Argentine, de l'Autriche-Hongrie, du Danemark, de l'Equateur, du Japon, du Pérou, du Vénézuéla, du Nicaragua, de la Colombie, d'Haïti ou de la Suisse. Et dans tous ces pays le Canada n'aura personne ayant à cœur les intérêts de la patrie, pour le renseigner sur ces populations, leurs industries, leur méthode commerciale et leur degré de civilisation?

Permettez-moi, M. l'Orateur, de citer quelques phrases d'une ancienne charte accordée par le roi Edouard VI d'Angleterre, au grand Richard Chancellor, le célèbre président de l'Association des Marchands Aventuriers de Londres, qui faisait partie de cet héroïque quatuor de découvreurs : sir Hugh Willoughby, Sébastien Cabot, Richard Chancellor et Cornil Burfurth.

Chancellor ayant été jeté à la côte, en 1553, dans une des possessions du czar de Russie, Ivan Wassielievitch, demanda la protection du czar et lui fit voir la charte d'Edouard VI, dans laquelle étaient énumérés

quelques-unes des ambitions commerciales de l'aventurier anglais dont les exploits ont inspiré à Rudyard Kipling quelques-uns de ses meilleurs chants. Voici ce que disait la charte :

A tous les souverains résidant dans les pays septentrionaux de l'Orient, baignés par la mer Glaciale ainsi qu'à ceux des Indes Orientales * * * Dieu a créé les hommes pour vivre ensemble et pour s'aimer les uns les autres," et encore, " les hommes ont le devoir d'accorder des faveurs et d'en recevoir au moyen d'échanges, et ils doivent entre autres choses, traiter avec humanité et bonté les commerçants qui parcourent le monde, traversent les mers et les déserts pour apporter dans les pays les plus reculés les choses bonnes et utiles que produit leur patrie et pour rapporter de ces terres lointaines tout ce qu'ils en peuvent retirer pour l'avantage de leur propre pays.

Plus loin encore la charte commentant le texte bien connu de Libanus, le précepteur de Saint-Basile et de Saint-Jean Chrysostôme, démontre que le commerce est d'institution divine et a été créé pour l'avantage de l'humanité: " parce que dans son infinie bonté, le Créateur du ciel et de la terre n'a jamais décrété que toutes choses soient exclusivement dans un seul pays."

Ne trouve-t-on pas dans cette charte les sentiments qui doivent nous animer lorsqu'il s'agit de cette question de l'expansion du commerce canadien ? Je crois avoir déjà démontré que des pays plus petits que le Canada possèdent un service consulaire beaucoup plus important que le nôtre.

J'aborde maintenant une autre question, celle des dépenses qu'occasionnerait l'établissement de ce service. Dans la " Foreign Office List " et dans le Manuel diplomatique et consulaire, de 1903, on voit que les appointements payés par l'Angleterre à ses consuls dans la République-Argentine, l'Italie, le Danemark et ailleurs, se chiffrent comme suit :

République Argentine, Buenos-Ayres: consul, £1,000, vice-consul, £400; Brésil, Rio-Janeiro; consul, £1,000, vice-consul, £450; Chili, Valparaiso: consul, £900, allocations, £600, vice-consul, £400; Danemark, Copenhague: consul, £600, allocations, £300; France, Paris, consul £700, vice-consul, 400; Bordeaux, consul, £700, vice-consul, £200; Cherbourg, consul, £400, vice-consul, £100; Brest, consul, £600, vice-consul, £220; le Havre, consul, £900, vice-consul, £200; Allemagne, Hambourg: consul, £1,200, vice-consul, £200; Italie, Florence, consul, £600, vice-consul, $250; Russie, St-Pétersbourg: consul, £700, vice-consul, £325; Odessa: consul, £900, vice-consul, £200.

On voit par ce qui précède que l'Angleterre dépense une somme totale de $2,761,000 pour son service consulaire, et pays en moyenne à ses consuls généraux £1,000, et £500 à ses vice-consuls. Aux Etats-Unis on accorde environ $5,000 aux consuls-généraux, et le service consulaire américain coûte $1,216,756, anuuellement. Si l'on tient compte que les Etats-Unis, que l'Angleterre, qui ont d'énormes revenus, obtiennent ces représentants à ces conditions, on admettra que le Canada pourrrait s'assurer, moyennant $5,000 par année, les services d'hommes hautement qualifiés pour représenter ses intérêts commerciaux à l'étranger.

En prenant ce calcul pour base on voit que le Canada, en dépensant 300,000 par an, pourrait avoir au moins un consul dans chacun des 66 pays qui se partagent actuellement le commerce de l'univers.

Voici un autre tableau bien propre à nous donner une idée des sommes considérables que les autres pays dépensent anuuellement pour l'entretien d'une service consulaire :

Allemagne, 14,818,000 marks, 238-1000, soit $3,704,500.

Danemark, 771,338 kroners, 268-1000, ou $193,000.

France, 17,601,210 francs, 193-1000, ou $3,520,000.

Grèce, 2,698,553 drackmai, 193-1000 ou $540,000.

Italie, 16, 363,891 lires, 193-1000 ou $3,273,000.

Japon, 2,284,161 yens, 498-1000 ou $1,142,081.

Pays-Bas, 947,301 guilders, 400-1000 ou $380,000.

Portugal, 350,000 milreis, 1080-1000 ou $400,000.

Russie, 6,062,033 roubles, 575-1000, ou $3,040,000.

Espagne, 5,077,252 pesetas, 193-1000 ou $1,015,483.

Suède, 695,150 kroners, 263-1000 ou $174,000.

Norvège, 764,878 kroners, 268-1000 ou $191,220.

Angleterre, £809,213, ou $4,046,065.

Il me reste maintenant, M. l'Orateur, à exposer ce que devrait être à mon point de vue, le service consulaire dont nous avons l'espérance de voir le Canada gratifié avant longtemps. Vatel dit que de toutes les institutions modernes, la plus utile au commerce est celle de consuls, qui ont pour mission de surveiller et protéger les droits et privilèges de leur nation et de régler les différends qui peuvent surgir entre les commerçants. Les auteurs en général s'accordent à dire que les fonctions des consuls sont politiques, commerciales et notariales, qu'ils doivent voir à l'émission de certificats commerciaux et maritimes, à la rédaction des affidavit pour les tribunaux, à donner leur concours aux sujets anglais, dans les cas de mariages à l'étranger, de mariages mixtes, d'enregistrement de naissances et de décès à l'étranger, concernant les enfants naturels, les biens des sujets britanniques à l'étranger, les biens des personnes décédées intestat, les passeports, les droits de pilotage dans les ports, les changements dans les taux de transport, le remboursement des avances faites aux soldats, aux matelots laissés à l'étranger, les affaires se rapportant aux

phares et aux bouées et les maladies contagieuses ou infectieuses. Je ferai remarquer que cette énumération des devoirs d'un consul est très vague et il serait peut-être à propos de les définir plus clairement et d'en rendre l'application plus utile et plus immédiate.

Je citerai d'un mémoire de M. Bryce, une série d'instructions qui, si elles étaient mises en pratique, assureraient un excellent service consulaire au Canada. On y voit du premier coup d'œil ce que doit être un bon consul canadien ayant à cœur les intérêts de son pays.

Voici ce que je proposerais pour assurer et hâter l'expansion de notre commerce avec l'étranger au moyen d'un service consulaire anglo-canadien :

1. La publication d'un journal officiel donnant les changements de tarif à l'étranger, la fluctuation des marchés, la législation commerciale étrangère, les règlements des ports.

2. L'établissement d'un bureau à Ottawa, où l'on pourrait étudier et copier les tarifs, les circulaires, les nouvelles commerciales, etc., etc.

3. Des salles d'échantillons devraient être établies aux principaux consulats où l'on exposerait les différentes classes des produits fabriqués au Canada ,et on subviendrait aux dépenses occasionnées par ces expositions au moyen d'honoraires dont le chiffre serait déterminé par un décret du conseil des ministres.

4. Des musées commerciaux de produits fabriqués à l'étranger devraient être ouverts dans certaines localités centrales du Canada, et on devrait aussi exposer les marchandises cnadiennes dans les principaux ports étrangers ou organiser des expositions flottantes qui iraient d'un pays à l'autre.

5. Les changements dans les tarifs des autres pays devraient être connus ici plus tôt et on devrait aussi tenir notre population au courant des changements projetés.

6. Nos consuls devraient faire tous leurs efforts pour que les sujets anglais à l'étranger fussent mis sur un pied d'égalité avec leurs concurrents qui cherchent à obtenir des concessions et des privilèges commerciaux.

7. Toutes les concessions ainsi accordées devraient être immédiatement portées à la connaissance des sujets canadiens de Sa Majesté.

8. Le personnel consulaire devrait être recruté parmi ceux qui possèdent des connaissances commerciales et techniques et des spécialistes devraient être attachés à tous les consulats.

9. On devrait distribuer parmi le public une liste contenant les noms et adresses de tous nos consuls à l'étranger, ainsi que leurs heures de bureau.

10. Les rapports commerciaux devraient être publiés plus fréquemment et plus régulièrement et on devrait en envoyer des copies aux journaux commerciaux.

11. Les rapports des consuls devraient contenir des détails complets sur l'industrie et sur les conditions de la classe ouvrière et ces rapports devraient être disséminés par tout le pays.

12. Les consuls devraient envoyer des échantillons avec leurs rapports.

13. Les changements dans le classement des marchandises devraient être signalés ainsi que les décisions des tribunaux de commerce.

Nous devrions aussi avoir des attachés commerciaux auprès des ambassades et des légations.

14. Les consuls devraient donner leurs concours pour le recouvrement des créances et recommander des avocats et les comptables dignes de confiance.

15. Les consuls devraient faire connaître quels moyens les autres pays emploient pour stimuler le commerce.

16. Les consuls qui sont en congé dans le pays devraient visiter les centres industriels canadiens et recueillir le plus possible de renseignements techniques.

17. Ils devraient fournir des renseignements sur la solvabilité des maisons d'affaires étrangères et indiquer le degré de crédit qu'il convient de leur accorder.

18. Un bureau spécial du ministère du commerce devrait être chargé de réunir, publier et répandre quotidiennement toutes les nouvelles importantes pouvant intéresser notre commerce ou nos industries.

19. Les consuls de Sa Majesté devraient être autorisés à agir comme plaignants dans les cas d'infraction aux lois concernant les brevets d'invention, les marques de commerce, etc.

20. Le ministère du commerce devrait s'assurer le service d'un conseil consultatif dont le personnel serait choisi parmi les membres des chambres de commerce.

21. Les consuls devraient être en communication directe avec nos chambres de commerce.

22. Les consuls devraient se tenir en contact plus intime avec les négociants de leur district.

23. Les consuls devraient être autorisés à payer un prix raisonnable pour obtenir de prompts renseignements statistiques.

Ces quelques recommandations sur les moyens à prendre pour développer notre commerce avec l'étranger sont empruntées à l'expérience des autres pays. Le Canada est assez riche pour se payer le luxe d'un service consulaire et je ne vois pas pourquoi nous ne ferions pas tout en notre pouvoir pour augmenter encore un commerce déjà si prospère. Je voudrais pour mon pays un service consulaire calqué sur celui que l'Angleterre entretient en Orient et en Extrême-Orient. Je voudrais pour les Etats-Unis et les Républiques de l'Amérique du Sud, des consuls anglo-canadiens, capables de lutter contre les consuls allemands, français et belges, qu'ils auront à rencontrer, des hommes possédant autant de connaissances que leurs

rivaux et instruits d'après les mêmes méthodes. Exigeons d'eux, comme en Belgique, qu'ils aient obtenu leurs degrés dans une école commerciale supérieure.

Je voudrais pour nos consuls canadiens une école comme celles qui existent en Allemagne, en France ou en Belgique, et comme nous devrions en avoir une dans chaque province du Canada. Je voudrais pour nos consuls une école comme l'Ecole Supérieure de Commerce de Paris, fondée en 1820 ; celle de Mulhouse, fondée en 1866; celle du Havre, de Bordeaux, de Lille ou l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales de Paris, qui toutes ont été fondées entre 1870 et 1884. Je voudrais pour nos représentants étrangers une école comme l'Institut Supérieur du Commerce, d'Anvers, en Belgique.

Après deux ou trois ans d'études dans une de ces institutions, nos aspirants consuls connaîtraient les plus récents développements de la haute éducation commerciale et seraient convenablement armés pour défendre nos intérêts commerciaux. Dans une école analogue à la Leipzig Handels-Hochschule, nos aspirants consuls auraient à étudier des sujets comme les suivants :

(a) ECONOMIE POLITIQUE ET STATISTIQUE.

Introduction à la théorie économique :
Economie sociale ;
Problèmes économiques du jour (y compris la crise agraire, le mouvement des classes moyennes, les traités de commerce et le problème colonial).
L'histoire commerciale et industrielle depuis le quinzième siècle jusqu'à nos jours ;
Introduction à l'étude de la statistique ;
L'histoire, la théorie et la pratique de la statistique ;
Principes de la finance d'Etat ;
Politique coloniale anglaise.

(b) LOIS.

Introduction générale à la jurisprudence (pour ceux qui ne sont pas jurisconsultes) ;
Loi martiale (cours variés) ;
Loi des contrats ;
Loi concernant les patrons et les ouvriers;
Loi maritime ;
Loi internationale ;
Loi concernant l'assurance en cas de maladie, d'accidents ou de vieillesse.

(c) GEOGRAPHIE.

Etudes des articles de commerce, technologie ;
Géographie commerciale ;
Les Etats-Unis ;
La mer des Caraïbes et les républiques de l'Amérique du Sud ;
Les peuples de l'Indo-Chine ;
Ethnographie ;
Bases scientifiques devant servir à l'étude des traits caractéristiques des différentes nations ;
La chimie, dans ses applications à l'industrie et au commerce ;

L'agriculture sous les tropiques, surtout dans ses rapports avec les colonies anglaises.

(d) LANGUES.

Anglais, français, italien, espagnol, allemand, chinois.

(e) SUJETS COMMERCIAUX.

Comptabilité (cours divers selon le genre d'occupation) correspondance commerciale, cours divers appropriés aux besoins des différents genres de commerce, méthodes commerciales d'un bureau et son fonctionnement, sténographie, clavigraphie.

COURS GENERAUX.

Histoire de l'Europe, histoire de l'Angleterre, histoire artistique et littéraire de l'Angleterre, histoire et conditions actuelels des Etats-Unis.

COURS SPECIAUX POUR CEUX QUI SE DESTINENT A L'ENSEIGNEMENT.

Histoire de l'enseignement au dix-neuvième siècle ;
Système scolaire américain, français et allemand, en 1901, hygiène scolaire leçons d'élocution et culture de la voix.
Les hautes écoles industrielles d'Allemagne, après avoir été ridiculisées par des esprits étroits, sont aujourd'hui, avec les hautes écoles commerciales, " the ironclads of commerce ", au témoignage de M. Meyer, assistant-consul américain à Chemnitz.

Je termine, M. l'Orateur. Je me suis efforcé d'établir ces cinq points :

1. L'insuffisance du service consulaire anglais et de nos agences commerciales ;
2. La nécessité d'un service consulaire canadien ;
3. Les facilités que possède le Canada pour subvenir aux dépenses de ce service ;
4. La nécessité et la possibilité d'avoir des consuls instruits ;
5. Les résultats—la prospérité et la grandeur du Canada.

Tout citoyen de ce pays devrait désirer un service consulaire come celui que je demande et comme celui que possèdent les pays les mieux organisés en matière de commerce. Je n'hésite pas à dire qu'avec un pareil service la richesse totale du Canada doublerait, en vingt ans, pour le plus grand avantage des Canadiens, de la mère patrie et de l'Empire. Il faut ouvrir de nouveaux débouchés à l'activité de nos négociants et de nos industriels. Il nous faudra avant longtemps une marine marchande énorme. Dans un avenir rapproché il faudra que la plus grande partie de nos importations se fasse sur des navires canadiens ; le moins nous donnerons de notre argent aux chemins américains pour le transport des importations canadiennes, le mieux nous nous en trouverons.

C'est bien maintenant le temps de répéter les paroles de Kipling :

Coastwise—Cross-seas—round the world and back again,
Whether flow shall fail us or the Trades drive down—
Plain-sail—Storm-sail—lay your board and tack again—
And all to bring a cargo up to London town !

Personne n'a le droit de nous tenir à l'arrière-plan, de nous empêcher de goûter à la vie internationale, la plus haute forme de vie connue.

Le Canada possède le droit naturel de faire du commerce sous toutes formes et de toutes manières et de créer tout l'organisme essentiel pour atteindre ce but.

Le droit d'améliorer son sort appartient aux communautés comme aux individus. Y a-t-il une seule raison qui empêche le Canada de donner à ses industriels, ses commerçants et ses expéditeurs des renseignements complets et prompts concernant les produits étrangers et les moyens d'écouler les produits canadiens? S'il n'y en a pas, demandons à l'Angleterre de nous donner le droit de nommer des consuls anglo-canadiens, ou demandons-lui de nommer elle-même des consuls choisis parmi les citoyens du Canada, avec l'entente que ces consuls seront payés par nous, puiseront leur instruction au Canada et travailleront dans les intérêts du Canada.

Cette dernière demande, au moins, devrait nous être accordée. Je comprends que l'Angleterre hésitera peut-être à se départir d'une partie quelconque de son droit de nommer des consuls. L'esprit moderne attache une si grande valeur à la moindre parcelle de souveraineté ! Mais je ne vois pas de raison pour que l'Angleterre refuse de se choisir pour consuls des sujets anglais nés au Canada. Faudrait-il supposer que dans l'empire anglais comme autrefois dans l'empire de Rome, il existe trois classes d'hommes libres: les " Cives Romani "; les " Latini Juniani " et les " Deditici." S'il doit en être ainsi, que les Canadiens sachent qu'ils sont les "Latini Juniani" de l'empire britannique.

Plus tôt nous le saurons, mieux ce sera.

REGLEMENTS DE PECHE.

M. J. W. DANIEL (Saint-Jean) : Je désire appeler l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries sur l'application des règlements de pêche, concernant la pêche du saumon, dans les provinces maritimes et plus particulièrement dans le Nouveau-Brunswick. Comme il est trop tard pour faire une revue détaillée de la situation, je me bornerai à traiter les points principaux. La province du Nouveau-Brunswick possède des rivières aussi renommées pour la pêche du saumon, que tout ce qu'on peut trouver dans le monde entier, mais depuis un certain nombre d'années elles se détériorent quelque peu. Parmi les raisons qu'on assigne à cet état de choses, c'est que les règlements concernant la protection du poisson, ne sont pas observés. Dans la loi concernant la protection du poisson, il y a deux articles spéciaux. Le premier dit :

Nul ne fera usage de filet en forme de sac ou de piège, ou de parc ou d'enclos à poisson, excepté en vertu d'une licence spéciale délivrée pour capturer le poisson de mer autre que le saumon.

Voici ce que dit l'autre article :

A compter de la marée basse la plus rapprochée de six heures du soir chaque samedi, jusqu'à la marée basse la plus rapprochée de six heures du matin chaque lundi, dans les eaux où la marée se fait sentir, et de six heures du soir chaque samedi jusqu'à six heures du matin le lundi suivant, dans les eaux où il n'y a pas de marée, les seines, filets ou autres engins employés pour prendre le poisson devront être relevés ou disposés de manière à laisser librement circuler le poisson, ou à lui permettre de les traverser ou d'en sortir de manière qu'il y ait un passage libre depuis six heures chaque samedi soir jusqu'à six heures chaque lundi matin suivant.

Je tiens à faire observer à l'honorable ministre que dans certaines parties de la Baie des Chaleurs, d'après ce qu'on me dit, ces règlements ne sont pas observés, bien que le ministre ait sur les lieux des fonctionnaires dont les fonctions consistent à faire respecter la loi et à voir à ce que ces règlements ne soient pas violés. C'est tellement le cas, que certaines personnes intéressées dans la question ont intenté des poursuites contre un pêcheur qui faisait usage de ces engins de pêche, et l'ont fait condamner. J'ai toutes les preuves ici ; mais le temps me manque pour en donner connaissance à la Chambre. Je me bornerai à dire que les témoignages ont été accablants pour l'accusé et que le juge l'a condamné à l'amende et aux frais. Il ne jugea pas à propos d'en appeler à un tribunal supérieur, mais il s'adressa au ministre de la Marine et des Pêcheries qui, en vertu d'une disposition de la loi, est autorisé, dans certaines circonstances, à faire remise de l'amende et à annuler la confiscation.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries ou son sous-ministre a entendu la cause et fait remise de l'amende ainsi que des frais. On prétend également que si le ministre de la Marine et des Pêcheries peut faire remise des amendes et des sommes confisquées, il ne peut faire remise des frais. C'est ce qu'ont pensé trois juges de la cour Suprême avant celui à qui on a présenté une requête pour bref de mandamus afin de forcer ce magistrat à percevoir les frais de la cause. Le bref de mandamus ne fut pas accordé, mais trois des juges ont exprimé l'opinion que la loi ne permettait pas au ministre de faire remise des frais, et l'autre n'a rien dit. Le point que je veux faire ressortir tout particulièrement, c'est que la remise de toute peine par rapport à cette cause a tellement enhardi ces gens-là qu'ils ont menacé de ne plus souffrir aucune ingérence. Ils ont même entrepris de commet-

tre le meurtre, si toutefois ce sont bien ces gens-là même qui se sont rendus coupables de l'acte énoncé dans l'affidavit suivant :

Je, William G. Good, garde-pêche de la paroisse de Bathurst, dans le comté de Gloucester, déclare solennellement :

1. Que je suis garde-pêche à l'emploi de l'Association des pêcheurs à la ligne de Nepisiquit et que j'ai prêté serment comme tel d'après les lois de la province du Nouveau-Brunswick.

2. Que, par ordre de l'agent de ladite association, j'ai visité un certain nombre de stations de pêche dans la baie des Chaleurs, vis-à-vis la plage qu'on appelle la plage au Saumon, dimanche, le 10 juillet courant, afin de voir si lesdites stations étaient dans l'état prévu par la loi, et j'ai remarqué alors qu'on avait pris du saumon dans les engins de pêche de plusieurs des stations que j'ai visitées, et qu'à quelques-unes des stations où du saumon avait été pris, une petite partie de l'extrémité du filet d'avant était relevée sur une courte distance.

3. Que par ordre de l'agent de ladite association, j'ai visité un certain nombre des stations de pêche au saumon situées dans la baie des Chaleurs, vis-à-vis la plage qu'on appelle Plage au Saumon, dimanche, le 17 juillet courant, et que j'ai alors remarqué qu'on avait pris du saumon dans un certain nombre des engins de pêches de ladite station et qu'un grand nombre de saumonneaux et de saumons nageaient dans les trappes ou parties postérieures desdits engins. Et que, dans quelques-uns de ces engins où du saumon avait été pris, le filet d'avant était relevé sur une courte distance, comme je l'ai dit plus haut ; et je déclare de plus que, dans cette circonstance, pendant que j'étais à examiner l'engin de pêche extérieur de la station d'un nommé Heber Buttimer et que le bateau dans lequel je me trouvais avec mes compagnons flottait à l'ouest dudit engin extérieur, on fit feu sur nous, de la grève, avec un fusil, et la balle passa à un pied ou deux de ma tête ; et que nous nous sommes ensuite transportés à l'est dudit engin de pêche et qu'on fit feu sur nous, de la grève, une deuxième fois, et que la balle passa à quelques pieds au-dessus de nos têtes.

Et je fais cette déclaration solennelle la croyant consciencieusement vraie, et en vertu de la loi concernant les serments extra-judiciaires.

Déclaré à Bathurst, dans le comté de Gloucester, le 21me jour de juillet, l'an de grâce 1904, devant moi,

(Signé) WILLIAM G. GOOD.

George Gilbert,
Notaire public.

Cette question est d'un très grand intérêt pour le département de la Marine et des Pêcheries. Je demanderai au ministre ce qu'il se propose de faire, dans les circonstances, et s'il va s'occuper de rechercher et de poursuivre les gens qui se sont rendus coupables de cet acte qui équivaut réellement à une tentative de meurtre. Les raisons par lesquelles le ministre a cherché à justifier la remise des amendes et des peines ne me paraissent pas plausibles. Il dit qu'il existait une espèce de querelle entre les pêcheurs de la côte et les pêcheurs au filet . Mais la loi existe et doit être appliquée également aux uns et aux autres. Sur le rivage de la baie des Chaleurs qui fait partie de la province de Québec, la loi est appliquée comme dans toutes les autres parties du pays et les troubles sont évités. Dans le port de Saint-Jean, N.-B., l'industrie de la pêche au saumon est considérable et la loi y est appliquée sévèrement. S'il est possible de l'appliquer dans un endroit, on peut l'appliquer également dans un autre. On me dit que les pêcheurs intéressés des endroits dont j'ai parlé sont vraiment désireux que la loi soit appliquée. Mais, parce qu'il y en a une couple qui l'enfreignent, les autres croient pouvoir en faire autant.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je ferai remarquer à la Chambre que nous sommes au samedi soir et qu'il est près de minuit.

M. DANIEL : Il n'est pas encore minuit, et je voudrais que le ministre nous déclarât s'il va faire des démarches au sujet du délit dont je viens de parler, et si le département se propose d'établir des règlements——

M. ROSS (Victoria) : Je ferai remarquer à l'honorable député (M. Daniel) qu'il est minuit.

M. DANIEL—et d'appliquer la loi, car bien que le ministre ait fait remise des amendes et des peines parce qu'il pensait, dit-il, que ses gens étaient vraiment désireux de se conformer à la loi, la preuve démontre qu'ils ont fait usage de rets à trappe, ce qui est tout à fait contraire à la loi des pêcheries.

M. ROSS (Victoria) : Minuit !

L'honorable M. PREFONTAINE : Si l'honorable député (M. Daniel) veut me le permettre, je lui dirai que je suis prêt à répondre à la déclaration qu'il vient de faire. Mais comme il est minuit et que nous sommes au dimanche matin je le prierai d'attendre jusqu'à lundi pour poursuivre ses remarques et recevoir la réponse que j'ai à lui donner.

L'honorable M. FIELDING : Je demande la permission de retirer ma motion et de siéger de nouveau lundi.

M. SPROULE : Il importe de bien savoir où nous en sommes.

L'honorable M. FIELDING : Il n'y a virtuellement pas de motion. Nous renouvellerons la motion lundi et la question pourra alors être débattue de nouveau. La motion est retirée et lorsque la motion demandant que la Chambre se forme en comité des subsides sera présentée de nouveau, tout député aura droit de traiter n'importe quelle question, comme cela se fait d'ordinaire.

La motion est adoptée .

L'honorable M. FIELDING : Je propose que la séance soit levée.

M. SPROULE : Quel sera l'ordre des délibérations lundi ?

L'honorable M. FIELDING : Nous nous occuperons des projets de résolution concernant les subventions à accorder aux chemins de fer et des projets de résolution concernant le tarif et les subsides. Je ne sais pas au juste dans quel ordre nous procéderons, mais nous commencerons probablement par nous occuper des projets de résolution relatifs aux chemins de fer.

La motion est adoptée et la séance est levée à 11 heures 59 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 8 août 1904.

La séance s'ouvre à onze heures.

INTERPELLATIONS.

TRANSPORT DES DEPECHES DE O'LEARY A WEST-CAPE.

M. LEFURGEY :

1. Quand le marché signé pour le transport des dépêches de O'Leary à West-Cape expire-t-il ?
2. A-t-on demandé des soumissions pour ce service ?
3. Quels sont les noms des soumissionnaires et le montant mentionné dans chaque soumission ?
4. La plus basse soumission a-t-elle été acceptée ?

Sir WILLIAM MULOCK : Il y a plusieurs années, le transport de ces dépêches avait été adjugé au sieur John Jelly, qui s'est toujours fort bien acquitté de son devoir. Son entreprise prit fin le 30 juin 1904. Désireux, dans l'intérêt public, de retenir ses services, le département lui demanda s'il voulait renouveler le marché pour une autre période au même prix, c'est-à-dire $163.04 par année. Il refusa, et on demanda des soumissions. Il en fit un de $160 ou de $15 de plus que la plus basse. Il fut jugé désirable de retenir les services de M. Jelly, s'il était possible, et il fut mis à même de garder son entreprise, mais à condition qu'il l'exécuterait au même prix que demandait le plus bas soumissionnaire. Enfin il accepta, et l'entreprise lui fut adjugée à $145 par année.

PORT DES LETTRES ET COLIS POSTAUX.

M. BLAIN :

1. En quelle année le port des lettres au Canada a-t-il été réduit de cinq à trois cents par demi-once ?
2. En quelle année le poids des lettres expédiées par la poste, au Canada, pour trois cents, a-t-il été porté d'une demi-once à une once ?
3. En quelle année le port des lettres au Canada a-t-il été réduit de trois à deux cents ?
4. Quand les cartes postales ont-elles été mises en usage au Canada par ordre du département des Postes ?
5. Quand le tarif postal sur les journaux a-t-il été aboli au Canada, et quand a-t-il été rétabli tel qu'il existe à présent ?
6. Quand le tarif postal sur les colis a-t-il été augmenté au Canada ?

Sir WILLIAM MULOCK :

1. Si la première partie de cette question a trait au port de lettres, je dois répondre que la réduction de cinq à trois cents par demi-once a été autorisée par le statut 31, Victoria, et l'unité de poids d'une demi-once à une once, par le statut 52, Victoria.
2. La réduction du port des lettres de trois à deux cents a été établie par le statut 61, Victoria.
3. L'usage des cartes postales au Canada a été autorisé par décision ministérielle (n° 7) en 1871.
4. Le tarif postal relatif aux journaux n'a jamais été aboli au Canada.
5. Il a été partiellement aboli par le statut 45, Victoria, et légèrement augmenté par les statuts 61, Victoria, et 3, Edouard.
6. Cette dernière question n'a pas été comprise.

TERRES DU DOMAINE FEDERAL SITUEES DANS LA ZONE DU CHEMIN DE FER.

M. EARLE :

1. A combien de personnes s'applique la disposition rétroactive des règlements modifiés concernant les terres du domaine fédéral situées dans la zone du chemin de fer dans la province de la Colombie Anglaise (décret du conseil, 13 juillet 1904) ?
2. Quels sont les noms et domiciles des personnes qui ont déjà formé des demandes en concession de homesteads de 80 acres ou moins, dans les limites de ladite zone du chemin de fer ?

Sir WILFRID LAURIER :

1. Cinquante.
2. Voici les noms et adresses des personnes qui possèdent dans la Colombie Anglaise, des homesteads n'ayant pas plus de 80 acres de superficie.

Numéros des homesteads.	Noms.	Adresses.
1272	Malcolm McIntyre	Notch-Hill, C.A.
1280	Wm. Hounow	Tapping-Siding, C.A.
2208	Thos. J. Allen	Glenora, C.A.
2210	Ed. A. Dalziel	New-Westminster, C.A.
2215	T. W. Outertridge	Vernon, C.A.
2250	R. W. Bruhn	Malakwa, C.A.
2258	Kusta Ulvila	Salmon-Arm, C.A.
2260	Robt. Brown	Notch-Hill, C.A.
2267	John Burgland	"
2271	F. S. Chubb	Revelstoke-Station, C.A.
2277	Fred. Klein	Tp 2 à l'ouest du méridien de la côte.
2288	Joseph Lango	Revelstoke-Station, C.A.
2289	Chas. Stotz	Craigalliche, C.A.
2303	E. Person	Notch-Hill, C.A.

Numéros des homesteads.	Noms.	Adresses.
2306	Fred. Dean	Mara, C.A.
2307	Dun. McInnis	Port-Moody, C.A.
2316	F. Parry	Kault, C.A.
2323	A. J. Colquhon	Savonna, C.A.
2327	R. W. Hodgson	Sumass, C.A.
2330	P. J. Morrow	Revelstoke-Station, C.A.
2350	Samuel Mercer	Tp 40 à l'est du méridien de la côte.
2355	P. Lamanna	Pas d'adresse.
2356	D. Ford	Tp 18 à l'est du méridien de la côte.
2378	G. B. Ward	Mission-City, C.A.
2396	A. Johnson	Craigellachie, C.A.
2400	R. N. Fenton	Deadwood, C.A.
2414	W. Hyndman	Enderby, C.A.
2429	H. E. Beedle	Salmon-Arm, C.A.
2448	G. Genier	Kamloops, C.A.
2465	J. McLean	Tp 40 à l'est du méridien de la côte.
2481	F. H. Baines	Enderby, C.A.
2536	Peter Stacy	Revelstoke-Station, C.A.
2542	Jas. Guest	Tapping-Siding, B.A.
2554	Jno. R. Bryden	Langly-Prairie, C.A.
2591	Don. Gordon	Kamloops, C.A.
2595	Wm. Cummings	Monte-Creek, C.A.
2628	F. Veltie	Revelstoke-Station, C.A.
2638	Ah. Pak	Sea Bird Island.
2656	Jno. Brown	Mud-Bay, C.A.
2672	H. A. Rodgers	Kault, C.A.
2683	W. C. L. Green	Kamloops, C.A.
2688	C. A. Langslow	Kault, C.A.
2765	W. Reid	Salmon-Arm, C.A.
2791	A. A. Mercer	Hazelmere, C.A.
2797	T. J. W. Graham	Monte-Creek, C.A.
2809	Jos. E. Jones	" "
2818	Geo. W. Harwood	Kault, C.A.
2820	F. J. Gorle	Winnipeg, Man.
2843	A. Topham	Vancouver, cité, C.A.
2845	D. Wix	Hazelmere, C.A.

ASSURANCE "MUTUAL RESERVE FUND", SUR LA VIE.

M. TAYLOR :

1. Le gouvernement est-il informé que, dans la cause de Foster contre la "Mutual Reserve Fund Life Association of New York", sur appel à la Chambre des Lords du jugement de la cour d'Appel d'Angleterre qui a décidé que la compagnie est tenue de restituer—de rembourser aux assurés le capital et l'intérêt au taux de 4 pour cent—et de payer en même temps tous les frais, la Chambre des Lords a donné son jugement contre la "Mutual Reserve Fund Life Association of New York" ?

2. Dans l'affirmative, quelles mesures seront prises par le département des assurances pour protéger les porteurs de polices qui pourraient intenter une poursuite en recouvrement de toutes les primes par eux payées, avec intérêt sur icelles ?

L'honorable M. FIELDING : Nous n'avons pas de renseignements sur ce sujet ; nous n'avons pas reçu de communications.

Sir WILFRID LAURIER.

VENTE DES TERRES PUBLIQUES.

M. LEONARD :

1. Le gouvernement ou le département de l'Intérieur a-t-il vendu des terres publiques dans les deux dernières années expirées le 30 juin 1904 ?

2. Dans l'affirmative, quelles terres ont été vendues ?

3. Quelle quantité a été vendue et pour quel prix pour chacune des années susdites ?

Sir WILFRID LAURIER : Il peut être répondu à la première partie de cette interpellation que nous avons vendu plus ou moins de terres, comme nous le faisons tous les ans. En 1903, nous en avons vendu, en tout, 137,270 acres. C'est le seul renseignement que le département puisse donner, attendu qu'il faudrait feuilleter tous les registres des terres pour arriver à répondre à une question comme celle-là, ce qui prendrait d'ailleurs un certain nombre de jours.

FILATURES DE COTON DE VALLEYFIELD.

M. LEONARD :

1. Le gouvernement ou quelqu'un de ses membres a-t-il reçu communication des documents suivants :

Valleyfield, 21 mars 1904.

A Son Honneur le maire et à MM. les conseillers de la ville de Salaberry de Valleyfield.

La requête des soussignés, contribuables de cette ville—

Expose respectueusement :

Que depuis quelques mois la compagnie du coton ne donne pas aux ouvriers de cette ville le travail qu'ils sont en droit d'en attendre.

Que la compagnie a diminué le nombre de ses ouvriers considérablement.

Que ceux qui sont encore employés perdent un ou plusieurs jours chaque quinzaine. Ce qui crée dans la ville un malaise considérable.

Que la ville ayant, depuis l'établissement de la manufacture à Valleyfield, donné à ladite compagnie, tant sous forme de boni que d'exemptions et commutations de taxes, une somme s'élevant de deux à trois cent mille piastres, et probablement au delà ; il est important que le conseil voit à ce que ladite compagnie remplisse ses obligations.

Que cet état de choses constitue un malaise dans la ville, et que les causes ou raisons de cet état de choses, s'il en existe, sont inconnues.

Les requérants prient le conseil de vouloir bien prendre la présente requête en sérieuse considération et de voir à ce que les mesures à prendre dans les circonstances soient adoptées sans retard.

(Signé),

Ferdinand Laniel,	Eusèbe Dion,
L. J. H. Langevin,	D. Dion,
Dr M. Lefebvre,	O. P. Prieur,
J. M. Guindon,	N. A. Ostigny,
S. Fortier,	Emile Soly,
J. H. Lebœuf,	Arthur Bélanger,
Joseph Morand,	J. E. Sévigny,
Wilfrid Beaudry,	D. A. Daignault,
Charles Morrier,	Jos. Arthur Gauthier,
Jos. Cardinal,	J. C. Choquette,

Léandre Gendron,	Edouard Denis,
T. Patenaude,	J. F. Béique,
Alfred Gobeil,	S. W. Vebert,
N. S. Martin,	Albert Deguire,
A. H. Besner,	W. Bourdon,
J. Gilbert Chasles,	Louis Barrette.

Valleyfield, 31 mars 1904.

A Son Honneur le maire et aux conseillers de la ville de Valleyfield.

Messieurs,—Je suis en possession de votre honorée lettre du 21 courant, accompagnée du texte d'une délibération votée par votre conseil, à la requête de nombre de citoyens de votre ville demandant la raison pour laquelle cette compagnie a " réduit considérablement " le nombre de ses employés et a " diminué ses heures de travail ". En réponse, je dois vous dire que j'ai communiqué votre lettre à notre gérant, M. Fred. Lacey, qui vous adressera, en même temps qu'à votre conseil, sous peu de jours, tous les renseignements demandés.

J'ai l'honneur d'être,
(pour la compagnie du coton de Montréal),
Votre bien dévoué,
S. H. EWING,
Président.

Valleyfield, 6 avril 1904.

A Son Honneur le maire et aux conseillers de la ville de Salaberry de Valleyfield.

Cher monsieur et messieurs,—M. Ewing, le président de notre compagnie a remis entre mes mains la pétition que vous lui avez envoyée. Je regrette beaucoup qu'une pareille mesure ait été prise par les citoyens de notre ville, vu que nul homme intéressé au bien-être de la ville ne saurait, plus que les administrateurs de cette compagnie, prendre au sérieux la situation actuelle.

Depuis la mise en vigueur du tarif de faveur aux marchandises anglaises nous avons été sérieusement atteints " par ce tarif et à mesure que le taux de la remise a été élevé, l'effet en est devenu plus sensible. Ceci, ajouté à la crise dont souffre maintenant la fabrication des tissus de coton dans le monde entier, a porté un coup sérieux à toutes les industries cotonnières du Canada. Je n'ai aucun doute que tous les signataires de la pétition, ainsi que vous-mêmes et votre honorable conseil, ne soyez parfaitement au courant des conditions qui existent aujourd'hui dans le commerce des cotonnades.

En ce qui concerne le coton même, nous n'avons guère à nous inquiéter ici à Valleyfield, vu que nous sommes bien pourvus de cet article. Nos marchandises, à raison de la valeur de la matière première, sont offertes à bas prix, et tout ce que nous pouvons espérer, c'est qu'il se produise un changement dans les conditions précitées, afin que nos fabriques puissent fonctionner d'un façon ininterrompue. Je crois fermement que si nous jouissions d'un tarif égal au tarif actuel " sans la préférence ", nos fabriques de Valleyfield seraient exploitées, mais, grâce au tarif de faveur, nous sommes obligés de souffrir comme les autres.

Les importations des cotonnades durant l'année dernière, tel que démontré par le Livre bleu, fournissent une preuve concluante de l'effet du tarif de faveur sur les industries cotonnières du Canada.

Les manufactures anglaises travaillent quarante heures par semaine ou moins, et un grand nombre des plus belles manufactures américaines ont réduit leurs heures de travail, sans compter qu'elles ont décrété une réduction des salaires que les ouvriers ont dû accepter.

Telle est l'explication de l'affaire mentionnée dans la pétition que j'ai devant moi.

J'ai l'honneur, d'être,
Votre obéissant serviteur,
FRED. LACEY.

A une assemblée régulière et mensuelle du conseil de la ville de Salaberry de Valleyfield, tenue en l'hôtel de ville, mercredi, le treizième jour d'avril, mil neuf cent quatre, à sept heures du soir, suivant l'ajournement de la dernière assemblée, conformément aux dispositions de la charte de cette ville ;

A laquelle assemblée étaient présents :

Son Honneur le maire George Henri Thibault et messieurs les conseillers Joseph E. St. Onge, J. A. Napoléon Bourassa, Octave Cossette, Théophile Lasniel, François-Xavier Lecompte, Donat Lebœuf et James A. Robb, formant un quorum dudit conseil, sous la présidence de Son Honneur le maire.

Le procès-verbal de la dernière assemblée est lu, trouvé exact et approuvé.

La requête des citoyens, concernant la compagnie du coton, laissée de nouveau sur le bureau à la dernière assemblée, est de nouveau mise en délibération.

Une lettre de M. Fred. Lacey, l'agent de la compagnie du coton, est immédiatement lue devant le conseil. M. Lacey, qui a reçu instruction de M. Ewing, président de la compagnie, d'écrire cette lettre en réponse à la requête ci-dessus et à la délibération de ce conseil à ce sujet, y expose que les industries ou manufactures de coton canadiennes ont été sérieusement atteintes par le tarif de faveur et que c'est pour cette raison que la manufacture de coton a été obligée de congédier des employés et d'en réduire le nombre considérablement dans certains départements, que si le tarif actuel était maintenu, sans préférence, les manufactures de la compagnie pourraient fonctionner dans toute leur capacité.

Proposé par M. O. Cossette,

Secondé par M. T. Lasniel :

Que copie de la requête des citoyens, concernant la compagnie du coton, ainsi que copie des lettres de MM. S. H. Ewing et Fred. Lacey, président et gérant de ladite compagnie, en réponse à la requête transmise à M. Geo. Loy, député du comté au parlement fédéral.

Adopté unanimement.

Vraie copie extraite du registre des délibérations de la ville de Salaberry de Valleyfield.

C. A. LAVIMODIERE,
Secrétaire-trésorier.

2. Dans l'affirmative, le gouvernement a-t-il pris quelque décision touchant cette question ?

3. Quelle décision a été prise à ce sujet ?

L'honorable M. FIELDING : Le renseignement dont il s'agit a été communiqué au gouvernement. La cause des difficultés survenues partout dans le monde au sujet de l'industrie du coton pourrait peut-être faire l'objet d'un débat et nous ne sommes pas prêts à entamer une discussion dans une réponse à l'interpellation de l'honorable député.

INSTRUMENTS ARATOIRES—REDUCTION DE DROITS.

M. BOYD :

1. Quel montant a été payé depuis 1896 aux manufacturiers d'instruments agricoles, à titre de détaxe ?

2. Quels manufacturiers ont bénéficié de cette détaxe, et quel montant a été ainsi payé à chacun d'eux ?

L'honorable M. PATERSON : Le montant de la détaxe payé aux fabricants d'instruments aratoires jusqu'au premier juillet 1903 est mentionné dans les rapports de l'auditeur général.

Le chiffre de la détaxe en faveur des fabricants d'instruments aratoires, pour l'année expirée le 30 juin 1904, est de $113,474.62. Cette somme a été distribuée aux compagnies suivantes :

Noms.	Montants.
J. W. Mann Mfg. Co.. .. ..$	704 13
The Verity Plough & Co..	10,748 27
The Massey Harris Co..	89,380 70
David Maxwell & Sons..	2,454 63
The Noxon & Co., Limited..	4,128 36
The Cockshutt Plough Co..	5,696 62
Talton Bros..	59 34
B. Bell et Fils..	302 30
	$113,474 62

DROITS DE DOUANE SUR LE TABAC.

M. HENDERSON :

1. Quel montant total de droits de douane a été perçu sur le tabac en l'année expirée le 30 juin 1904 ?

2. Quelle proportion de ce montant doit être attribuée aux effets de la législation de 1897 ?

L'honorable M. PATERSON : Les droits perçus sur le tabac importé pour consommation domestique pendant l'exercice expiré le 30 juin 1904 s'élèvent à $604,555.82. Il a été perçu, d'après le tarif de 1897, $138,294.55 de plus qu'il n'aurait été perçu si le tarif de 1896 eût resté en vigueur.

DROITS PERCUS SUR LE TABAC PAR LE DEPARTEMENT DE L'INTERIEUR.

M. HENDERSON :

1. Quel montant total de droits a été perçu sur le tabac par le département du Revenu de l'intérieur en l'année expirée le 30 juin 1904 ?

2. Quelle proportion de ce montant doit être attribuée aux effets de l'augmentation du droit décrétée dans la session de 1897 ?

L'honorable M. PATERSON :

1. $5,178,736.40.

2. 1,587,224.04.

PRIME SUR LE FER ET L'ACIER.

M. HENDERSON :

1. Quel montant a été payé comme prime à la fabrication du fer et de l'acier en l'année expirée le 30 juin 1904 ?

2. Quel montant a été payé comme droits à la réduction du plomb pendant ladite année ?

3. Quel montant a été payé comme droits sur l'acier en baguettes et autres, en vertu du chapitre 68 de 1903 ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT :

1. Sur le fer et l'acier, $880,549.83.

2. Il a été payé jusqu'à présent pour l'année expirée le 30 juin 1904, $104,341.40. Cependant, les réclamations ne sont pas encore complètement établies.

3. Rien. Il n'a rien été payé jusqu'à présent.

REGLEMENTS DE PECHE.

M. SAM. HUGHES : L'honorable député de Saint-Jean, N.-B., m'a prié de demander au ministre de la Marine et des Pêcheries de vouloir bien répondre à la déclaration qu'il a faite samedi soir par rapport aux pêcheries de la baie des Chaleurs.

L'honorable M. PREFONTAINE : Je n'ai pas d'objection à répondre. La question est bien simple, et sans aller jusqu'à en exposer tous les détails, je dirai que, l'année dernière, on a intenté des poursuites contre certains pêcheurs du comté de Gloucester dont la plupart demeuraient à Bathurst. Voici dans quelles circonstances on a intenté ces poursuites : Le gouvernement fédéral avait accordé à un certain nombre de ces pêcheurs des permis leur donnant droit de faire la pêche à une distance de quatre milles à quatre milles et demi de l'estuaire de la rivière est loué et exploité par un club qui s'appelle l'Association des pêcheurs à la ligne. Ce club ayant représenté au département que, les années précédentes, on avait accordé des permis donnant droit de faire la pêche jusqu'à proximité de l'estuaire de la rivière, il refusa d'émettre de ces licences et comme je l'ai dit, il en accorda qui permettaient de faire la pêche à environ quatre milles ou quatre milles et demi de là.

Cette côte du Nouveau Brunswick est exposée à de fréquentes tempêtes et c'est avec beaucoup de difficulté que les pêcheurs y exercent leur industrie. L'inspecteur des pêcheries leur ayant dit de relever leurs filets aussi haut que possible, ils lui obéirent. Les documents constatent qu'il n'est pas conforme à la loi de relever ces filets comme ils l'ont fait, et un nommé Gilbert représentant l'Association des pêcheurs à la ligne a intenté des poursuites en son propre nom contre dix de ces pêcheurs. Une des causes a été intentée et plaidée devant un magistrat du nom de O'Brien ; le défendeur fut trouvé coupable et condamné à payer une amende de $30 et les frais qui, à ce qu'on me dit, s'élevaient à environ $30 de plus. Il a été établi, au cours du procès, que les pêcheurs avaient strictement obéi aux ordres de l'inspecteur. Cela a été établi devant le tribunal et sous serment par l'inspecteur lui-même. L'accusé, un nommé Ronalds, en appela au ministre de la Marine et des Pêcheries. Après avoir consulté le département de la Justice et étudié la chose, j'acquis la conviction qu'il serait injuste de maintenir une telle

décision, parce que le département ou ses fonctionnaires étaient responsables de tout acte illégal—si toutefois il y avait illégalité, ce que je nie—à cause duquel l'accusé aurait été condamné. J'ai pensé qu'il y avait eu tout simplement persécution et j'ai trouvé que, dans les circonstances, il convenait de faire remise de l'amende. Non satisfait de cela, M. Gilbert en appela à la cour Suprême du Nouveau-Brunswick, qui maintint la décision du département de la Marine et des Pêcheries. Afin de faire voir dans quelle intention on avait intenté ces actions contre ces pauvres pêcheurs, je dirai que les autres causes, suspendues l'année dernière, ont été reprises cette année par M. Gilbert. J'ai en mains un document dans lequel on proteste contre ces procédures. Les plaignants sont les pêcheurs qui se trouvaient dans le même cas que M. Ronalds. Voici un télégramme qu'ils ont adressé à M. Turgeon, M.P. :

George Gilbert a entrepris de faire juger les causes remises l'été dernier et qui sont de même nature que celles qui furent décidées en notre faveur par la cour Suprême, et aujourd'hui, l'audition en a été remise à lundi prochain. Exposez le cas au département des Pêcheries et faites en sorte qu'il nous protège devant le tribunal du magistrat, vu qu'on nous poursuit pour avoir obéi aux ordres des fonctionnaires du département et aux règlements se rattachant aux permis accordés pour la pêche au saumon. Veuillez télégraphier le résultat de vos démarches à P. J. Benoit. Le magistrat qui préside le tribunal n'a pas l'air de s'occuper du tout de la décision de la cour Suprême.

James Armstrong, Ephraim Scott, Abel Ellis, Jane White, Louisa Jenny, Robert Miller, Herbert Buttimer, Jos. Scott, Richard Miller, Fred. Ronalds, John Eddy.

N'ayant aucune juridiction sur le magistrat, je ne me suis pas occupé de cette affaire. Il sera encore temps d'intervenir si la cause tourne comme celle de Ronalds. Pour ce qui est des prétendues critiques dirigées contre le département parce qu'il a accordé ces permis, voici ce que dit le rapport :

Chose digne de remarque, sur les représentations urgentes des pêcheurs à la ligne, un permis qui avait été accordé, pour l'année 1902, à James Gammon, pour pêcher le saumon au filet dans le port de Bathurst, lui a été refusé cette année, ce qui veut dire que, dans ce cas, on a fait droit aux demandes les plus urgentes.

Les pêcheurs à la ligne ont, cette année, organisé une croisade contre les pêcheurs au filet sous prétexte que leurs filets ne sont pas suffisamment relevés durant la semaine où la pêche leur est défendue, pour qu'il soit dit que ces pêcheurs se conforment strictement à la loi ; et la cause de l'appelant actuel n'en est qu'une entre plusieurs qu'on se propose d'intenter, si toutefois on ne les a pas déjà intentées.

Je lis ces extraits du rapport d'un des fonctionnaires du département, M. Venning, afin d'établir qu'on a tout fait pour protéger les pêcheurs à la ligne de cette rivière et qu'il n'y a aucune raison de dire que la loi n'a pas été appliquée. La confirmation de la décision du département par la cour Suprême du Nouveau-Brunswick et les autres faits que j'ai exposés à la Chambre font voir qu'il n'y avait aucunement lieu de se plaindre du département parce qu'il est intervenu pour protéger ces pauvres gens qui gagnent leur vie à faire la pêche. Le département a donné des ordres qui n'étaient pas contraires à la loi et j'ai cru devoir protéger ces gens-là contre une telle persécution.

M. FOWLER : L'honorable ministre n'a pas exposé les faits d'une façon tout à fait exacte. D'abord, il a dit que sa décision avait été maintenue par la cour Suprême du Nouveau-Brunsiwck. On m'informe qu'il n'en est pas ainsi, mais que trois juges seulement, sur les six que la cour comprend, ont exprimé leur opinion par rapport à la décision de l'honorable ministre, et qu'ils se sont accordés à la condamner.

Sir WILFRID LAURIER : Si mon honorable ami veut bien me permettre de l'interrompre, je dirai que je ne savais pas que cette question devait donner lieu à un débat. Elle est survenue, samedi soir, à propos de la motion demandant que la Chambre se formât en comité des subsides ; et à moins que l'honorable député ne propose l'ajournement, la discussion à cette heure serait irrégulière.

M. FOWLER : Je terminerai par une motion dans ce sens. J'apprends que les trois juges qui ont rendu jugement sur ce point ont décidé que le ministre avait eu tort d'avoir fait ce qu'il a fait et que les trois autres juges, sans exprimer d'opinion sur ce point en particulier, ont refusé d'accorder le mandamus sous prétexte qu'il n'était pas nécessaire, parce que le poursuivant pouvait indemniser le magistrat et faire émettre des brefs d'exécution. Donc, lorsque l'honorable ministre vient dire que son jugement fut maintenu par la Suprême du Nouveau-Brunswick, il fait une déclaration qui n'est pas d'accord avec les faits. Une des raisons pour lesquelles cette affaire me paraît importante, c'est qu'elle constitue un empiètement sur les droits des provinces. Je suis surpris de voir qu'un député de la province de Québec, qui a toujours tenu au respect des droits provinciaux, s'est rendu coupable d'un empiètement injustifiable sur les droits d'une province. Cependant, c'est ce qu'a fait le ministre de la Marine et des Pêcheries dans le présent cas. Ces filets et autres engins dont on se sert pour prendre le saumon le long des rivages des baies empêchent le poisson d'entrer dans la rivière. Or, les droits riverains le long de ces rivières appartiennent à des gens qui demeurent sur le bord de ces rivières-là, et au gouvernement de la province ; le gouvernement fédéral y est complètement étranger. La valeur de ces droits riverains provient de l'importance de la pêche au saumon ; si le saumon ne peut remonter les rivières, ces droits ne valent plus rien et les sommes considérables que le

gouvernement provincial retire chaque année de l'allocation de ces droits-là seront perdues pour la province. La loi est très explicite. Le paragraphe 7 de l'article 14 de la loi des pêcheries dit :

Nul ne fera usage de filet en forme de sac ou de piège, ou de parc ou d'enclos à poisson, excepté en vertu d'une licence spéciale délivrée pour capturer le poisson de mer autre que le saumon.

Cet homme n'avait pas de licence, et la preuve démontre clairement qu'il se servait de rets à trappe en violation de la loi. Je prétends que le ministre n'avait aucunement le droit de rendre la décision qu'il a rendue. Afin d'ajouter à l'injustice il a fait remise non seulement de l'amende, mais des frais. Je dis que la loi qui lui accorde une certaine discrétion au sujet de l'amende ne lui donne aucunement droit de faire remise des frais. Voyez d'ici l'injustice et la rigueur de cet acte. Voici une association de pêcheurs à la ligne qui paye une forte somme pour s'assurer un certain privilège. Certes, elle devrait jouir de ce privilège, quel qu'il soit et quoi qu'il puisse valoir. S'apercevant qu'on l'empêchait illégalement d'en jouir, elle s'adressa aux tribunaux et le magistrat condamna l'accusé à l'amende et aux frais. Mais le ministre, qui ne sait rien des circonstances, s'en rapporte à un ami politique qui représente ce comté et fait remise et de l'amende et des frais. Il peut bien remettre l'amende, parce qu'elle ne tombe pas dans le gousset du poursuivant, mais il n'a pas droit de faire remise des frais, parce qu'ils sont censés indemniser le poursuivant des dépenses que le procès lui a causées. Evidemment, il y a eu violation de la loi et du bon sens. Non seulement la loi défend d'employer des rets à trappe, mais elle dit que tout filet dont on se sert pour prendre du saumon le long de la côte doit être levé à six heures du soir, le samedi, et rester levé jusqu'à six heures du matin, le dimanche suivant, c'est-à-dire durant au moins vingt-quatre heures. Un jour sur sept il est permis au poisson de se rendre aux endroits où il va frayer. Certes, lorsqu'un pêcheur a à sa disposition six jours sur sept pour tendre ses filets, il devrait s'en trouver satisfait et permettre au poisson, durant le septième jour, d'aller frayer. Mais ces avares, ces contempteurs du repos du dimanche ne veulent pas permettre au poisson de se reproduire.

En outre, l'honorable ministre a commis une grave injustice envers les membres de l'association des pêcheurs à la ligne et envers le plaignant qui les représentait, et il a créé un bien malheureux précédent. Il a fait voir qu'il suffisait à ces violateurs de la loi d'insister quelque peu, de concert avec leur député, pour pouvoir mépriser les dispositions de la loi et les règlements adoptés pour la protection des pêcheries. M. l'Orateur, les pêcheries sont une source importante de revenus dans la province du Nouveau-Brunswick. Permettre au poisson de remonter ces rivières-là, c'est assurer un fort revenu au fisc dans la province. Le plaisir de la pêche attire de nombreux touristes, fait gagner beaucoup d'argent au peuple et assure de l'emploi à nombre de gens. Il est donc souverainement important qu'on n'empêche aucunement le poisson de remonter le cours de ces rivières. J'espère que lorsque cette question aura été mûrement étudiée, l'honorable ministre trouvera que s'il peut faire n'importe quoi au sujet de l'amende, il n'a pas droit d'intervenir quant aux frais, et qu'il réparera aussi tôt que possible l'injustice commise.

La motion est rejetée.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

L'honorable M. EMMERSON : Je propose que la Chambre se forme en comité pour délibérer le projet de résolutions suivant :

1. Que dans les présentes résolutions, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression " coût " signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable de l'entreprise, et comprend les sommes dépensées, jusqu'à concurrence de $25,000 au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucun autre secours, mais ne comprend pas le prix de revient des installations de tête de ligne ou des terrains nécessaire pour l'emplacement du chemin de fer dans aucune cité ou ville constituée en corporation ; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil, sur l'avis favorable du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'fngénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne du chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, et un examen soigneux du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

2. Que le Gouverneur en conseil peut accorder, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemin de fer ci-dessous mentionnées qui ne coûtera pas, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une subvention de $3,200 par mille pour une longueur ne dépassant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après ; et, pour contribuer à la construction de chacune desdites lignes de chemin de fer dont la longueur n'excède pas celle ci-après énoncée et qui coûtera, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, accorder en sus de la somme de $3,200 par mille, une autre subvention de cinquante pour cent de la différence entre le coût moyen de la longueur de chemin de fer subventionnée et la somme de $15,000 par mille, ladite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de $6,400 par mille.

(1) A la Compagnie du chemin de fer de Bracebridge au lac Trading pour un chemin de fer depuis Bracebridge, dans le Muskoka, jusqu'à un endroit situé à ou près Baysville, Ontario, au lieu de la subvention accordée par l'item 7 de l'article 2 du chapitre 8 de 1900, n'excédant pas 15 milles.

(2) A la Compagnie du chemin de fer de Bruce-Mines et d'Algoma, pour les lignes de chemin de fer suivantes :

(a) Pour cette partie de sa ligne de chemin de fer allant de la bifurcation de Bruce-Mines vers le sud jusqu'à la ville de Bruce-Mines, sur le lac Huron, distance d'au plus 3 milles ;

(b) Pour les six milles de chemin de fer construits depuis la station de Gordon-Lake, extrémité de sa ligne subventionnée par le chapitre 7 de 1901, en allant vers le nord jusqu'à Rock-Lake, une distance de 6 milles ;

(c) Pour douze milles à partir de Rock-Lake en allant vers le nord, jusqu'à une distance de 12 milles au plus ;

Les subventions à ces dites lignes étant accordées au lieu de la subvention accordée par l'item 33 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903, pour 80 milles au plus.

(3) A la Compagnie du chemin de fer de Nepigon, pour les lignes de chemin de fer suivantes :

(a) A partir d'un endroit situé à ou près la station de Nepigon sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'au lac Nepigon, pour 30 milles au plus ;

(b) A partir d'un endroit situé à l'ouest du lac Helen sur la ligne dudit chemin de fer de Nepigon, pour 3½ milles au plus ;

(c) A partir d'un endroit situé sur la ligne du chemin de fer de Nepigon à ou près la traverse de la rivière Fraser jusqu'à un endroit situé sur le lac Jesse en passant par Cameron's Falls, pour 1½ mille au plus ;

(d) A partir d'un endroit situé sur la rive nord du lac Nepigon en allant vers le nord, pour une distance de 45 milles au plus ;

Les subventions à ces dites lignes étant accordées au lieu de la subvention accordée par l'item 33 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903, pour 80 milles au plus.

(4) Pour la construction d'une ligne d'embranchement de chemin de fer commençant à la ligne-mère de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, à la station de Saint-Philippe d'Argenteuil, ou à un endroit situé entre cette station et Grenville, puis dans une direction nord, au lieu de la subvention accordée par l'item 49 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903, pour 3 milles au plus.

(5) A la Compagnie du chemin de fer du Châteauguay et du Nord, pour un chemin de fer à partir d'un endroit situé dans le quartier Hochelaga, Montréal, jusqu'à un endroit sur le chemin de fer Grand Nord, situé dans ou près la ville de Joliette, en passant par ou près de l'Assomption, Québec, ainsi qu'un rameau jusqu'à cette dite ville, au lieu de la subvention accordée par l'item 32 de l'article 2 du chapitre 8 de 1900, pour 42 milles au plus.

(6) A la Compagnie de chemin de fer le Grand Nord du Canada, pour lui permettre de prolonger son chemin de fer depuis Arundel jusqu'à un endroit situé dans la municipalité des townships unis de Preston et Hartwell, province de Québec, au lieu de la subvention accordée au chemin de fer de colonisation de Montfort à la Gatineau par l'item 6 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903, pour 30 milles au plus.

(7) A la Compagnie du chemin de fer du Nord de Châteauguay, pour une ligne d'embranchement à partir d'un endroit situé sur sa ligne-mère, à ou près Charlemagne, puis dans une direction nord et ouest, jusqu'à un endroit sur le chemin de fer de Montfort à la Gatineau situé à ou près Morin-Flats, au lieu de la subvention accordée au chemin de fer de colonisation de Montfort à la Gatineau par l'item 41 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903, pour 22 milles au plus.

(8) A la Compagnie du chemin de fer de la rivière Ottawa, pour une ligne ferrée depuis un point à ou près la station de Sainte-Agathe-des-Monts, se dirigeant vers le township de Howard, dans le comté d'Argenteuil, passant près des lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie dans une direction sud, au lieu de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer du Nord de Montréal par l'item 58 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903, n'excédant pas 15 milles.

(9) A la Compagnie du chemin de fer de la rivière Ottawa, pour une ligne ferrée depuis un point dans la paroisse de Saint-André, dans le comté d'Argenteuil, et un point dans la paroisse de Saint-Laurent, dans le comté de Jacques-Cartier, passant à travers les paroisses de Saint-Placide, Saint-Eustache et Saint-Martin, au lieu de la subvention accordée par l'item 10 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903, n'excédant pas 38 milles.

(10) Pour une ligne de chemin de fer depuis Lardo jusqu'au lac La Flèche, Colombie Anglaise, au lieu de la subvention accordée par l'item 2 du chapitre 7 de 1901, n'excédant pas 30 milles.

(11) A la Compagnie des houillères du chemin de fer de Nicola à Kamloops et Similkameen, soit pour une ligne ferrée depuis le pont Spence ou son voisinage, sur la ligne du chemin de fer du Pacique Canadien, jusqu'au lac Nicola, ou pour une ligne ferrée depuis le village de Coutlée ou son voisinage, dans une direction sud vers Princeton et Headley, au lieu de la subvention accordée par l'item 26 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903, n'excédant pas 45 milles.

(12) A la Compagnie du chemin de l'Alberta-Occidental allant d'un point sur la frontière des Etats-Unis à l'ouest du rang 27, dans une direction nord-ouest vers Anthracite, dans le district d'Alberta, au lieu de la subvention accordée par l'item 40 de l'article 3 du chapitre 7 de 1889, n'excédant pas 50 milles.

3. Que le Gouverneur en conseil peut accorder la subvention ci-après mentionnée pour aider à la construction du pont aussi ci-après mentionné, savoir :

(1) A la Compagnie du chemin de fer du Nord de Châteauguay, le reliquat de la subvention accordée par l'item 33 de l'article 2 du chapitre 8 de 1900, pour un pont de chemin de fer à voie unique, avec deux chaussées de 10 pieds de largeur, pour la circulation gratuite des voitures, comme sur un chemin public, entre le Bout-de-l'Ile et Charlemagne, au confluent de l'Ottawa et du Saint-Laurent, une somme n'excédant pas $51,000.

4. Que les subventions accordées par les présentes, pour aider à la construction d'aucun chemin de fer ou pont, sont payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, et peuvent, à moins qu'il n'y soit autrement pourvu d'une manière expresse dans le présent acte, au choix du Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être payés comme suit :

(a) Lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée ; ou

(b) Par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à la valeur de toute l'entreprise ; ou

(c) D'après estimations courantes des travaux appuyées du certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer et canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et au secours accordé les progrès réalisés justifient le paiement d'une somme d'au moins trente mille piastres ; ou

(d) Dans les cas des alinéas (b) et (c), partie de l'autre.

5. Que les subventions ci-dessus mentionnées comme autorisées au bénéfice des compagnies nommées à cette fin, seront, si elles sont accordées par le Gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement ; les autres subventions peuvent être accordées aux compagnies qui établiront à la satisfaction du Gouverneur en conseil qu'elles sont en mesure de construire et parachever lesdits chemins de fer et pont respectivement ; toutes les lignes et le pont pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier d'août 1904, et parchevées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après ledit premier jour d'août, qui sera fixé par le Gouverneur en conseil ; et elles seront ainsi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans un traité qui sera conclu dans chaque cas par la compagnie avec ledit ministre, traité que ledit ministre, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, est par le présent autorisé à conclure ; et le tracé de chaque ligne de chemin de fer et pont subventionnés sera aussi assujéti à l'approbation du Gouverneur en conseil.

6. Que la concession de ses subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, sont subordonnées à la condition que le Gouverneur en conseil pourra en tout temps accorder et assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes et le pont ainsi subventionnés, des droits de circulation ou conventions de transports ou autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif uniforme par mille ; et la commission des chemins de fer du Canada aura en tout temps le contrôle absolu des tarifs à prélever et imposer par toutes les compagnies et sur tous les chemins de fer et le pont, par le présent subventionnés.

7. Que toute compagnie recevant une subvention aux termes des présentes résolutions, ses successeurs ou ayants droit, et toute personne ou compagnie qui dirigera ou exploitera un chemin de fer ou une partie d'un chemin de fer subventionné par les présentes, seront tenues chaque année de fournir au gouvernement du Canada le transport gratuit de ses employés, fournitures, matériaux et sacs de dépêches sur la partie de la ligne pour laquelle cette subvention aura été reçue, et fourniront, chaque fois que demande leur en sera faite, des wagons-poste convenablement aménagés pour ce service postal ; et ces transport et service seront faits aux prix qui seront convenus entre le ministre du département administratif pour lequel ce service sera fait et la compagnie faisant ce service, et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par la commission des chemins de fer du Canada ; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année du montant de la subvention reçue par la compagnie aux termes des présentes.

8. A l'égard de tous les chemins de fer et pont subventionnés par les présentes, la compagnie qui en aucun temps possédera ou exploitera quelqu'un desdits chemins de fer et pont devra, quant elle en sera requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, tous livres, comptes et pièces justificatives établissant le coût de la construction du chemin de fer ou du pont et le coût de leur exploitation, ainsi que leurs recettes.

9. Le Gouverneur en conseil pourra exiger comme condition de l'octroi des subventions par le présent accordées ou toutes autres subventions antérieurement accordées par un acte du parlement et à l'égard desquelles il n'a pas encore été passé de contrat avec la compagnie pour la construction du chemin de fer, que la compagnie emploie pour sa voie des rails d'acier neufs fabriqués au Canada, si pareils rails d'acier peuvent s'obtenir au Canada de qualité convenable à des conditions aussi favorables que d'autres rails, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux sera juge.

10. Dès qu'il a été dûment conclu un contrat avec une compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer subventionnée par les présentes, le ministre des Chemins de fer et Canaux, à la demande de la compagnie et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de l'Etat, et un certificat de ce fonctionnaire attestant qu'il a fait un examen attentif des études, plans et profils de toute la ligne faisant l'objet dudit contrat et qu'il a dû considéré la conformation physique de la trée à traverser et les moyens de trans... utilisables pour la construction, et mentionna... le coût probable et raisonnable de cette construction, peut, avec l'autorisation du Gouverneur en conseil, conclure une convention supplémentaire déterminant d'une manière définitive le chiffre maximum de la subvention à payer d'après ledit certificat de l'ingénieur en chef, et portant que la compagnie aura droit de recevoir, au minimum, le chiffre de la subvention ordinaire de $3,200 par mille, plus une quotité de soixante pour cent de la différence entre le chiffre ainsi déterminé et la somme de $3,200 par mille, s'il en est ; et la quotité restante de quarante pour cent ne sera versée qu'à l'achèvement de toute l'entreprise subventionnée, et seulement en tant qu'y donnera droit à la compagnie le coût effectif tel que définitivement déterminé par l'ingénieur en chef ; pourvu toutefois,

(a) que le coût estimatif ainsi certifié ne soit pas en moyenne inférieur à dix-huit mille piastres par mille pour la totalité de la longueur subventionnée ;

(b) qu'il ne sera versé aucune somme, si ce n'est sur un certificat de l'ingénieur en chef attestant que l'ouvrage fait n'est pas inférieur au type spécifié au contrat passé avec la compagnie ;

(c) que la subvention ne dépasse en aucun temps la somme de six mille quatre cent piastres par mille.

L'honorable M. EMMERSON : Ce sont seulement des subventions à voter de nouveau, il n'y en a pas de nouvelles depuis la dernière session du parlement.

M. EMMERSON.

M. SPROULE : Voilà une explication bien succinte. Faut-il comprendre qu'il n'y a pas de subventions en faveur de nouveaux chemins de fer ?

Sir WILFRID LAURIER : Il n'y en a aucune, ce sont toutes des subventions à revoter.

M. SPROULE : Il paraît y avoir des cas où la subvention est transportée d'une compagnie à une autre.

Sir WILFRID LAURIER : Ce n'est qu'un changement dans les termes. Il ne s'agit que d'un renouvellement de subventions qui étaient sur le point de devenir périmées.

M. SPROULE : Il serait important de savoir dans quel cas ces subventions sont accordées à une autre compagnie, et pourquoi. Mais je suppose que nous pourrons parler de cela lorsqu'il s'agira des différents item.

La motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité pour délibérer le projet de résolutions.

1. Que dans les présentes résolutions, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression " coût " signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable de l'entreprise, et comprend les sommes dépensées, jusqu'à concurence de $25,000 au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucun autre secours, mais ne comprend pas le prix de revient des installations de tête de ligne ou des terrains nécessaires pour l'emplacement du chemin de [illegible] dans aucune cité ou ville constituée en corporation ; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil, sur l'avis favorable du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne du chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, et un examen soigneux du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

M. HAGGART : Je suppose qu'il n'y a pas de changements par rapport à ce projet?

L'honorable M. EMMERSON : Non. Il n'y en a pas.

M. MACLEAN : Le gouvernement aura peut-être la bonté de nous dire si, par rapport à ces subventions, il entend imposer comme condition qu'il soit défendu d'employer des ouvriers étrangers ?

M. ALEX. JOHNSTON : C'est ce qui a été réglé samedi.

M. MACLEAN : Je crois que le bill que nous avons discuté samedi et auquel l'honorable député (M. Johnston) fait allusion, ne répond pas à ce que nous nous proposons de faire. Nous avons décidé de construire un chemin de fer national transcontinental, et il a été entendu qu'il serait construit par des ingénieurs et des ouvriers canadiens ; mais cela n'est pas encore tout à fait garanti, puisque nous cherchons à le garantir au moyen d'une loi concernant la main-d'œuvre étrangère. Cependant, il me semble que nous aurions dû atteindre ce but en mettant cette condition au paiement des immenses sommes d'argent destinées à ce chemin de fer, et que nous devrions en faire autant par rapport aux subventions dont il s'agit ici ; c'est le seul moyen de prévenir la concurrence de la main-d'œuvre étrangère, et je désirerais savoir si le gouvernement se propose de l'adopter.

Sir WILFRID LAURIER : Cela est prévu dans un bill que nous avons adopté, et qui, je crois, est parfaitement suffisant.

M. MACLEAN : Je suppose que le premier ministre parle d'après le texte et que la loi en question devra être soumise à l'approbation du Sénat ; mais si elle ne l'est pas, ces subventions seront votées sans qu'il soit adopté de disposition contre l'emploi de la main-d'œuvre étrangère.

(1) A la Compagnie du chemin de fer de Bracebridge au lac Trading, pour un chemin de fer depuis Bracebridge, dans Muskoka, jusqu'à un endroit situé à ou près Baysville, Ontario, au lieu de la subvention accordée par l'item 7 de l'article 2 du chapitre 8 de 1900, n'excédant pas 15 milles.

L'honorable M. EMMERSON : Il est tout simplement prévu ici que la subvention ira à une certaine compagnie. C'était tout d'abord un crédit général.

(2) A la Compagnie du chemin de fer de Bruce-Mines et d'Algoma, pour les lignes de chemin de fer suivantes :

(a) Pour cette partie de sa ligne de chemin de fer allant de la birfurcation de Bruce-Mines vers le sud jusqu'à la ville de Bruce-Mines, sur le lac Huron, distance d'au plus 3 milles ;

(b) Pour les six milles de chemin de fer construits depuis la station de Gordon-Lake, extrémité de sa ligne subventionnée par le chapitre 7 de 1901, en allant vers le nord, jusqu'à Rock-Lake, une distance de 6 milles ;

(c) Pour douze milles à partir de Rock-Lake en allant vers le nord, jusqu'à une distance de 12 milles au plus ;

Les subventions à ces dites lignes étant accordées au lieu de la subvention accordée par l'item 33 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903, pour 80 milles au plus.

M. BARKER : Je désire signaler au ministre des Chemins de fer une modification qui a été apportée à cette subvention et à celle destinée à la Compagnie du chemin de fer de Nipigon, et qui est peut-être essentielle. Je comprendrai l'une et l'autre dans les quelques observations que j'ai à faire. Dans ces deux cas, les subventions furent d'abord accordées pour une longueur considérable de chemin de fer, c'est-à-dire pour 21 milles, à la Compagnie de Bruce-Mines, et pour 80 milles à la Compagnie de Nipigon. Je vois qu'on a fait des subdivisions et qu'on accorde des subventions pour de petites sections, soit trois milles dans un cas, et seulement un mille et demi dans un autre cas. Or, il est évident que le public peut avoir

intérêt à construire un chemin de fer de 21 milles ou de 80 milles de long et n'en avoir aucun à construire un chemin de fer d'un mille et demi de long. Un chemin de cette longueur peut être une simple voie d'embranchement conduisant à l'établissement d'un particulier, etc., et ainsi la subvention peut être un simple octroi en faveur d'un particulier. Si l'on doit faire une modification comme celle-là, il faut l'expliquer. Je ne m'oppose pas à ce qu'on la fasse, mais je signale ce qui me paraît être une modification très importante à la subvention.

L'honorable M. EMMERSON : Elle est tout simplement divisée.

M. BRODER : Pourquoi l'avez-vous divisée ainsi ?

L'honorable M. EMMERSON : Dans l'intérêt du chemin.

M. BARKER : Mais pourquoi ? Y aurait-il une raison particulière d'accorder cette subvention, comme, par exemple, en vertu du paragraphe de la lettre *a*, pour un chemin de trois milles de long seulement? Je l'ai dit, ce chemin peut être une simple voie d'embranchement conduisant à l'établissement d'un particulier.

L'honorable M. EMMERSON : Il n'y a rien de tel.

M. BARKER : Cette modification doit avoir une raison. L'honorable ministre aurai-il la bonté de nous dire quelle est cette raison-là ?

M. HENDERSON : Il paraît y avoir quelque chose de bien étrange au sujet de cette subvention. Ce chemin n'a que trois milles de long ; or, lorsque nous avons accordé cette subvention antérieurement, il s'agissait d'une longueur considérable. Je ne vois pas sur quoi le gouvernement peut s'appuyer pour justifier une subvention à une ligne comme celle-là. Certes, il ne saurait invoquer comme prétexte l'intention de développer le commerce dans une large mesure, ni celle de coloniser le pays. Je crois plutôt qu'il a pour but de favoriser certains particuliers de ses amis. C'est ce que cette subvention donne tout d'abord à penser.

Une ligne de chemin de fer de trois milles de long, traversant une région nouvelle, ne semble pas avoir beaucoup de valeur comme chemin de colonisation; c'est dans le but de favoriser la colonisation du pays que nous, membres de l'opposition, consentirons à voter toutes ces subventions. Le comité doit exiger des explications plus complètes avant de permettre que cet item soit voté. On doit nous dire qui doit bénéficier de ce crédit. Ce n'est certainement pas le public en général, car une voie ferrée de trois milles de longueur dans un district tout à fait nouveau ne peut rapporter des avantages matériels appréciables à notre population prise dans son ensemble. Ce ne peut être un chemin de colonisation, mais cette entreprise doit bénéficier à quelqu'un. Que le ministre nous fasse donc connaître quelle est la personne en question, et alors nous pourrons juger si l'ouvrage pour lequel on accorde cette subvention est d'une importance suffisante pour engager le gouvernement à consacrer les deniers publics au bénéfice d'intérêts particuliers.

M. EMMERSON : Je ne connais aucun particulier qui doive profiter de cette enreprise que je considère être d'intérêt public. Ce chemin de fer aura 100 milles de long et il ouvrira à l'exportation environ 10,000,000 d'acres de forêts qu'on ne peut atteindre à l'heure qu'il est. Les parties de cette route qui seront construites maintenant ne forment, pour ainsi dire, que les jalons d'un chemin de fer qui s'étendra sur une longueur de 100 milles. D'après les renseignements qu'on m'a fournis, aucun propriétaire de mine ou de scierie ne bénéficiera de cette entreprise qui a l'intérêt public en vue.

M. SPROULE : Combien a-t-on accordé à cette compagnie pour le nombre de milles déjà construits ?

M. EMMERSON : Nous accordons la même subvention par mille. Cette ligne doit avoir 100 milles de long et on n'a accordé de subventions que pour 21 milles.

M. SPROULE : Dans ce cas, nous donnons des subventions pour la construction de 3 milles, de 6 milles et de 12 milles. S'agit-il d'un de ces chemins de fer auxquels le gouvernement d'Ontario a prêté de l'argent pour l'avantage de l'industrie du Sault?

L'honorable M. EMMERSON : Non.

M. BARKER : L'honorable ministre déclare-t-il que les divisions de ce chemin, mentionnées ici, forment précisément partie de la voie ferrée pour la construction de laquelle nous avons déjà voté des subventions?

L'honorable M. EMMERSON : Non, il y a quelque changement dans la rédaction de ce crédit.

M. BARKER : L'honorable ministre aurait dû nous dire cela plus tôt. Il nous a déclaré qu'il n'opérait aucun changement. Le peuple a le droit de savoir s'il accorde des subventions à de nouvelles lignes de chemin de fer.

M. EMMERSON : Je crois avoir déjà expliqué cela. Il s'agit des mêmes voies ferrées, mais il y a quelques changements dans la rédaction de cet item.

M. BRODER : Ces lignes suivent un autre tracé.

L'honorable M. EMMERSON : Non.

M. HENDERSON : Si je ne me trompe, on accorde des subventions pour la construction de trois sections d'un chemin de fer. Je voudrais savoir s'il s'agit de parties d'une voie ferrée continue réunies les unes aux

autres, ou de parties distinctes d'un chemin de fer, ou de sections qui formeront plus tard la voie principale d'un chemin de fer. A mon avis, nous devrions savoir si l'argent que nous accordons ainsi, rapportera des bénéfices quelconques. Il me semble que tout cela est tenu bien secret. Quant à moi, il me semble que s'il s'agit de sections séparées, ces ouvrages ne seront pas d'un grand avantage ; mais si toutes ces parties forment plus tard une ligne continue de 20 milles de long, alors on peut invoquer certaines raisons pour excuser l'octroi de ces subventions. Pour ma part, je suis bien opposé à ce système qui consiste à accorder des subventions aux compagnies de chemins de fer, à moins qu'il ne s'agisse de lignes de colonisation dans une région nouvelle.

M. SPROULE : Il y a cette différence-ci, c'est que l'item se lit comme suit :

Pour cette partie de sa ligne de chemin de fer allant de la bifurcation de Bruce-Mines vers le sud.

L'honorable M. EMMERSON : C'est une voie ferrée continue.

M. SPROULE : Oui, mais dans l'item soumis d'abord, on lisait ce qui suit :

A la Compagnie du chemin de fer de Bruce-Mines et d'Algoma pour 21 milles, à partir du terminus de sa ligne, subventions accordées par le chapitre 7 des statuts de 1901, et se dirigeant vers le nord, cette longueur ne devant pas dépasser 21 milles.

Dans un cas, on accorde une subvention pour un chemin de fer se dirigeant de Brace-Mines, vers le nord, et dans l'autre, cette subvention est accordée pour une voie ferrée s'étendant de la bifurcation vers le nord. Il semble qu'il s'agit d'un autre chemin de fer, ou que ces deux lignes partent de points différents sur le même chemin de fer.

L'honorable M. EMMERSON : Il n'y a qu'une faible partie de la ligne déjà construite.

M. SPROULE : Où se trouve la bifurcation du chemin de fer de Bruce-Mines, à partir de ce dernier endroit ? Se trouve-t-elle au nord ou au sud de Bruce Mines ?

L'honorable M. EMMERSON : Vers le nord.

M. BARKER : Je comprends qu'avec la partie déjà construite celle pour la construction de laquelle on accorde des subventions formera une ligne continue.

M. HAGGART : A-t-on déjà payé une subvention à cette compagnie ?

L'honorable M. EMMERSON : Oui.

M. HAGGART : N'a-t-on pas accordé de subventions à cette partie de la ligne pour la construction de laquelle on nous demande de voter une subvention ?

L'honorable M. EMMERSON : Oui.

M. HAGGART : Mais on ne l'a pas payée ?

L'honorable M. EMMERSON : Non.

M. HAGGART : Si je me rappelle bien, on a accordé et payé une subvention pour la construction de cette section particulière de cette ligne.

L'honorable M. EMMERSON : Le parlement a voté une subvention qui n'a pas été payée.

M. HAGGART : Vous accordez une subvention pour la partie de la ligne déjà construite.

L'honorable M. EMMERSON : J'ai dit qu'on avait déjà construit 9 milles de ce chemin de fer et qu'on avait payé la subvention votée. Les sections dont il s'agit maintenant ont fait l'objet d'une subvention qui n'a pas été payée.

M. HAGGART : Je me rappelle parfaitement le débat qui s'est soulevé ici et au cours duquel le député de cette partie du pays a expliqué tout cela. Je crois que d'une façon ou de l'autre la subvention a été payée.

L'honorable M. EMMERSON : Il s'agissait de neuf milles pour la construction desquels nous avons payé une subvention de $8,800.

M. HAGGART : Ainsi, on n'a accordé aucune subvention pour la construction de ces parties de cette voie que vous voulez subventionner maintenant ?

L'honorable M. EMMERSON : On a voté des subventions qui n'ont pas été payées.

M. HENDERSON : Je veux appeler l'attention de l'honorable ministre sur la différence qu'on constate dans la rédaction des différents articles de cet item. Les articles *a* et *b* se lisent comme suit :

(a) Pour cette partie de sa ligne de chemin de fer allant de la bifurcation de Bruce-Mines vers le sud jusqu'à la ville de Bruce-Mines, sur le lac Huron, distance d'au plus 3 milles ;

(b) Pour les six milles de chemin de fer construits depuis la station de Gordon-Lake, extrémité de sa ligne subventionnée par le chapitre 7 de 1901, en allant vers le nord jusqu'à Rock-Lake, une distance de 6 milles.

Par l'article *b* on demande l'autorisation de subventionner cette compagnie de chemin de fer pour six milles de voie ferrée déjà construits, et non pas à construire. Je voudrais savoir de l'honorable ministre si cette partie de la voie est complètement terminée, si elle se trouve comprise entre les trois milles et les dix milles dont il a déjà été question.

L'honorable M. EMMERSON : Ces travaux ont été exécutés, mais on n'a pas payé de subvention ; cette disposition nous permettra d'effectuer ce paiement.

M. HENDERSON : On n'a pas déjà accordé de subvention pour ces six milles de chemin de fer ?

L'honorable M. EMMERSON : Non.

M. HENDERSON : Est-il possible qu'on ait construit un chemin de fer dans Algoma sans obtenir de subvention ? A mon avis, il doit y avoir erreur quelque part.

M. HAGGART : Depuis combien de temps cette voie a-t-elle été construite ?

L'honorable M. EMMERSON : On n'en a pas fait l'inspection jusqu'à présent ; donc, elles est de construction toute récente.

M. HAGGART : Le principe est entièrement différent. Si le gouvernement entreprend de subventionner des chemins de fer déjà construits, toutes les compagnies du pays réclameront leur part de subvention.

L'honorable M. HYMAN : Il s'agit simplement d'une prolongation de délai, cette subvention était acquise avant aujourd'hui.

M. HAGGART : Il me semble qu'on a déjà construit ce chemin depuis Bruce-Mines jus qu'au bord de l'eau ou jusqu'au Canadien du Pacifique.

Paragraphe *b* de l'article 2.

M. HENDERSON : Je demanderai de nouveau à l'honorable ministre si les six milles en question se trouvent compris dans la partie non coloriée de cette carte, c'est-à-dire, entre la section de trois milles et celle de neuf milles.

L'honorable M. EMMERSON : Non.

M. HENDERSON : J'avais compris qu'il s'agissait de cette section.

L'honorable M. EMMERSON : La partie non coloriée représente la section de neuf milles. La subvention accordée pour cet ouvrage a été payée.

M. BARKER : La section entre les deux sections dont nous venons de parler, est-elle construite?

L'honorable M. EMMERSON : Oui.

M. BARKER : Le gouvernement a accordé une subvention pour ces travaux?

L'honorable M. EMMERSON : Oui, et cette subvention a été payée.

M. SPROULE : A mon avis, subventionner un petit tronçon de chemin de fer après sa construction c'est suivre un mauvais principe. J'ai combattu ardemment en faveur de la population de Meaford et de Saint-Vincent pour obtenir une partie de la subvention accordée à la ligne du chemin de fer de Meaford à Owen-Sound, partie de la voie ferrée de Manitoulin et s'étendant jusqu'à Wiarton, et de là jusqu'à Tobermory. Une partie de cette ligne depuis la voie du Grand Tronc jusqu'au quai, une distance d'environ un mille et trois quarts, a déjà été construite par la population de cette localité Cette petite ville qui compte à peine 2,000 ou 3,000 habitants, a été obligée d'accorder une subvention de $20,000 pour construire cet embranchement, et j'ai fait tous les efforts possibles pour obtenir du gouvernement qu'il accordât à cette population une partie de la subvention destinée à la ligne qu'on se proposait de construire jusqu'à Manitoulin, via Owen-Sound ; cette section du chemin de fer était absolument nécessaire et bien loin d'être terminée. Je n'ai pu réussir à convaincre le gouvernement qu'il devait soit détourner une partie de la subvention, soit accorder une subvention suplémentaire, s'il voulait conserver la première. Maintenant qu'ils s'agit de la construction d'un chemin de fer de trois milles de long, on accorde une subvention, et par ce crédit même nous en votons une autre pour une voie ferrée de six milles de long. A mon avis, c'est là un autre exemple de ce vieil adage qui dit que les baisers sont des faveurs.

Le gouvernement semble toujours prêt à trouver les moyens de subventionner les chemins de fer appartenant à ses amis, tandis que, lorsqu'il s'agit d'une voie ferrée sur laquelle ses partisans n'ont pas la haute main, il ne s'occupe plus des besoins du pays, semble-t-il, et il laisse les choses se régler d'elles-mêmes. Je prétends que dans un cas comme celui-ci on devrait accorder une subvention à cette partie du chemin de fer qui s'étend de la voie du Grand Tronc jusqu'au quai, et qui est une section du système qu'on a en vue, si l'on prolonge cette ligne jusqu'à l'île Manitoulin. C'est la population qui a construit cet embranchement et je crois que le gouvernement devrait lui accorder une subvention pour cet ouvrage, surtout lorsqu'il subventionne des lignes qi n'ont que trois milles de long.

M. FOWLER : Est-il vrai que cette partie du chemin a été construite sans aucune promesse ou espérance de subvention et qu'on accorde une subvention pour cet ouvrage, lorsque ce dernier est construit ? Evidemment, cette chose ne peut arriver.

L'honorable M. EMMERSON : Le fait s'est présenté dans ce pays.

M. FOWLER : Dans ce cas particulier ?

L'honorable M. EMMERSON : Le fait s'est produit. Actuellement, nous accordons simplement une subvention acquise.

M. FOWLER : Dans ce cas, on a l'habitude d'accorder de l'argent après qu'un chemin de fer a été construit et terminé sans espoir d'une subvention.

L'honorable M. EMMERSON : Oh ! non.

M. FOWLER : Ces gens construisent une voie ferrée, n'espérant aucunement obtenir une subvention du gouvernement, et maintenant vous leur faites cadeau d'une subvention. C'est là, il me semble, un procédé bien étrange.

L'honorable M. EMMERSON : La subvention a été votée, mais non payée.

M. FOWLER : Ce n'est pas ce qu'a dit l'honorable ministre, il y a un instant. Il a déclaré que cette section particulière du

chemin de fer en question a été construite avant qu'aucune subvention eût été accordée ; que, lorsqu'elle a été construite, cette subvention fut accordée et que ce fait était assez fréquent.

L'honorable M. EMMERSON : J'ai dit qu'il s'était déjà produit.

M. FOWLER : Souvent ?

L'honorable M. EMMERSON : Dans plus d'une circonstance.

M. FOWLER : En thèse générale, je ne suis pas opposé à l'octroi de subventions aux chemins de fer. Je crois qu'au Canada, il est très important que nous ayons des voies ferrées. Ces derniers sont aussi nécessaires que les routes publiques, et j'approuve les subventions accordées à un chemin de fer quand on ne peut construire cet ouvrage nécessaire sans cette aide. Mais je proteste énergiquement contre un cas de ce genre où l'on voit le gouvernement faire un présent de $5,000 à une compagnie qui, croyant que cette entreprise serait avantageuse, a construit un certain nombre de milles de chemin de fer pour étendre son système, tout en n'espérant pas obtenir de subvention de l'Etat et sans qu'il y eut, semble-t-il, nécessité d'accorder cette subvention.

L'honorable M. EMMERSON : On a accordé une subvention pour la construction de trente milles. Neuf milles ont été construits et la subvention qui s'y rapportait a été acquittée. Nous subventionnons maintenant la compagnie pour les 21 milles qu'il reste à construire.

M. FOWLER : Quelle espèce de renseignement obtenons-nous donc ? Je comprends que le ministre ne peut connaître tous les détails de ces différentes matières par tout le Canada, mais le sous-ministre se trouve à ses côtés; il fait partie de l'administration depuis je ne sais combien d'années, et les renseignements qu'il fournit au ministre sont tellement erronés que le ministre est obligé de se contredire lui-même.

L'honorable M. EMMERSON : Je ne crois pas.

M. FOWLER : J'exprime l'opinion du comité en disant cela. J'espère que le changement que le ministre des Chemins de fer a faits dans l'apparence de sa personne, ne l'a pas changé lui-même; j'espère qu'il ne s'est pas trouvé de Dalilah pour lui couper les cheveux, ce qui aurait eu pour résultat de diminuer sa force et ses facultés de jugement. Mais pour une raison ou pour une autre, il confond toutes choses ce matin. Je voudrais savoir enfin ce que nous faisons réellement. Le ministre nous dit qu'on n'a ni demandé, ni voté de subvention, et qu'on ne s'attendait pas même à en obtenir une.

L'honorable M. EMMERSON : J'ai dit qu'on n'avait payé aucune subvention à l'exception de celle se rapportant à la construction de la section de neuf milles.

M. FOWLER : Tous les membres de la Chambre ont entendu l'honorable ministre faire la déclaration que je lui attribue. Voudra-t-il nous dire ce que nous sommes supposés faire dans le moment ?

L'honorable M. EMMERSON : La résolution est très claire. Nous accordons des subventions pour la construction de trois milles, de six milles et de douze milles, de vingt-un milles de chemin de fer en tout.

M. SAM. HUGHES : Ce chemin de fer appartient-il à un particulier ?

L'honorable M. EMMERSON: A une compagnie.

M. SAM. HUGHES : Il s'agit d'un même chemin de fer ?

L'honorable M. EMMERSON : Appartenant à une seule compagnie.

M. SAM. HUGHES : Le cas est différent. Quelqu'un peut-il l'expliquer ? L'honorable représentant de Nipissing (M. McCool) connaît-il quelque chose de tout cela ?

M. McCOOL : Ce chemin de fer part de Bruce-Mines, et il s'agit d'une même ligne.

M. SAM. HUGHES : Je comprends que c'est un chemin de fer destiné au transport du bois.

M. McCOOL : Cette voie ne passe pas à travers un district où se fait l'exploitation du bois, si ce n'est celle du bois dur ; elle traverse un district riche en mines de cuivre.

M. SPROULE : Ce chemin de fer se rend-il jusqu'à cette ancienne mine dont une compagnie anglaise désire reprendre l'exploitation ?

M. McCOOL : Non, ces mines sont aujourd'hui la propriété d'une compagnie de Philadelphie, si je ne me trompe. Je n'ai pas voyagé sur cette ligne, mais d'après ce que je puis voir par la circulation du train du chemin de fer Canadien du Pacifique, cette voie est véritablement construite et un train régulier y circule tous les jours, et fait raccordement avec le train du Sault, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. SAM. HUGHES : Cette compagnie a-t-elle une charte du gouvernement fédéral ?

M. McCOOL : Oui. On trouve dans cette région de riches mines de cuivre. Les anciennes mines de Bruce se trouvaient sur le bord de la rivière, mais ces nouvelles mines sont à trente ou quarante milles dans l'intérieur.

M. SAM. HUGHES : Il n'y a pas de colonie à cet endroit, vous aidez simplement une compagnne de particuliers.

M. McCOOL : Il y a un grand nombre d'habitations dans cette région.

M. SAM. HUGHES : On me dit qu'il n'y a pas une seule station sur toute cette ligne.

L'honorable M. EMMERSON : Celle-ci s'étend du lac Huron au chemin de fer Canadien du Pacifique, soit une distance de trois milles. De là on compte six milles pour se rendre au lac Rock, et de ce dernier endroit la ligne se prolonge de douze milles vers le nord.

M. SAM. HUGHES : Cette voie est-elle ininterrompue ?

L'honorable M. EMMERSON : Oui, et elle appartient toute à la même compagnie.

L'honorable M. HAGGART : Avez-vous payé une subvention pour la ligne de Bruce-Mines au lac Huron ?

L'honorable M. EMMERSON : Le sous-ministre répond dans la négative.

L'honorable M. HAGGART: Si je me rappelle bien, le chemin de fer Canadien du Pacifique, a lui-même construit un embranchement jusqu'au lac, dans le but de transporter les matériaux dont il avait besoin pour le terrassement de sa voie du Sault-Sainte-Marie.

M. McCOOL : Oui, mais cet ouvrage n'était que temporaire, et les rails ont été enlevés depuis longtemps. Je sais pertinemment que la nouvelle ligne ne suit pas le tracé de l'ancien embranchement du Pacifique. J'ai vu moi-même cette voie et j'ai constaté qu'elle était très bien construite. Il y a une légère confusion de noms, vu que le village établi au quai de Bruce-Mines porte ce dernier nom. Le village de Bruce-Mines se trouve à environ trois milles de la station du même nom sur le Canadien du Pacifique. A mon avis, il ne saurait exister de doute quant au fait que cette ligne n'est pas interrompue.

M. HAGGART : La nouvelle mine est-elle en exploitation maintenant?

M. McCOOL : Oui.

M. HAGGART : Et ce chemin de fer est à l'avantage des propriétaires de cette mine.

M. McCOOL : Il y a une importante colonie de cultivateurs dans ce district, et lorsqu'ils tentèrent le premier effort pour obtenir cette subvention, ces gens m'ont demandé de me joindre à la députation chargée de présenter leur cause. Tous désiraient ardemment obtenir la faveur demandée.

M. HAGGART: Je suppose que les intéressés dans cette compagnie désirent que cette voie se continue vers le nord, et cela dans leurs propres intérêts et pour l'avantage du public, en général.

M. McCOOL : Oui.

M. SPROULE : En 1903, nous avons accordé des subventions pour la construction de 21 milles de ce chemin de fer. Cette ligne que nous subventionnons maintenant, se trouve-t-elle comprise dans ces 21 milles, ou changeons-nous la destination d'une partie de cette subvention pour appliquer celle-ci à une autre section de ce chemin de fer? L'autre subvention se trouve-t-elle périmée ?

L'honorable M. EMMERSON : Nous voulons payer la subvention accordée pour la construction de ces 21 milles. Le temps accordé pour faire ces travaux expire le 1er août, je crois.

M. SPROULE : Il vaudrait mieux savoir si tout cela est dû ou non au fait que ce délai expire.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami veut-il me permettre de lui faire remarquer que ces subventions ont été votées en 1900, à la condition expresse que ces lignes seraient commencées et terminées dans un délai de deux ans?

M. HAGGART : Il y a une autre raison. D'après l'ancienne loi, les subventions ne pouvaient être payées, à moins que la ligne ne fût terminée par sections de dix milles chacune ; la disposition actuelle a pour but de permettre à l'honorable ministre de payer cette subvention pour des sections de trois milles et de six milles.

M. HENDERSON : L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux sait parfaitement que le fait d'accorder ainsi, d'une manière irréfléchie, des subventions aux chemins de fer, est tout à fait blâmable, et je ne puis voir comment il pourra trouver une excuse suffisante pour expliquer l'attitude qu'il prend maintenant, à moins qu'il ne démontre que cette voie ferrée est véritablement un chemin de colonisation.

Si cette ligne ne sert qu'aux marchands de bois pour transporter les produits de leur industrie, ou qu'à une compagnie minière pour l'exploitation de ses mines, le Canada n'a aucunement raison de la subventionner. Cela appartiendrait plutôt au gouvernement d'Ontario qui retire tous les bénéfices résultant de ces industries. Cette dépense n'est excusable que si ce chemin de fer est une voie de pénétration destinée à ouvrir cette région aux agriculteurs qui voudraient s'y établir. L'an dernier, j'ai vivement protesté contre l'octroi de subventions à des chemins de fer qu'on voulait construire dans les parties les plus anciennes d'Ontario. Je protesterai de nouveau et aussi vivement, aujourd'hui, pour la même raison, à moins qu'on ne me démontre qu'il s'agit de renouveler l'ancienne subvention. Dans ce cas, et si certaines compagnies ont été portées à croire par le gouvernement que ce dernier les aiderait, je demanderai aux ministres de s'en tenir à leur parole et de ne pas causer de difficultés aux personnes qui ont sacrifié de l'argent dans ces entreprises. Quant aux nouvelles subventions, j'en trouve le nombre bien considérable, et je ne suis pas prêt à les voter, si on ne me prouve pas distinctement que ces

chemins de fer ont pour but d'ouvrir de nouvelles terres à la colonisation, qu'ils sont réellement des chemins de colonisation.

M. SPROULE : L'honorable ministre des Chemins de fer nous a dit que la subvention deviendrait périmée le 1er avril, et c'est la raison assignée par le premier ministre pour l'octroi de cette subvention. Mais les subventions ont été accordées l'an dernier aux conditions suivantes :

Tous les ponts et voies ferrées pour la construction desquels des subventions sont accordées, à moins qu'ils ne soient déjà commencés, seront commencés dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août 1903.

Nous ne sommes rendus qu'au 1er août 1904 ; il y a donc encore une année à courir.

Sir WILFRID LAURIER : Oui, mais ces compagnies doivent avoir terminé au moins une section de dix milles.

M. SPROULE : Si c'est là l'explication de ce fait, pourquoi l'honorable ministre des Chemins de fer ne nous l'a-t-il pas fournie ? Cela nous aurait épargné du temps.

M. BARKER : Pourquoi cette compagnie ne peut-elle construire quatre autres milles de voie ferrée et se trouver ainsi à observer la loi ? Si elle a construit six milles, elle peut en construire quatre autres pour se conformer aux dispositions du statut de l'an dernier.

Résolution 3, paragraphe " a ".

M. MACLEAN : Est-là un projet du chemin de fer Canadien du Pacifique ?

L'honorable M. EMMERSON : Je ne sache pas qu'il en soit ainsi.

M. SPROULE : A quelle compagnie appartient ce chemin ?

M. MACLEAN : S'il faut en juger par la carte que nous avons devant nous, on se propose de prolonger cette ligne jusqu'à la baie d'Hudson, puisqu'elle s'étendra jusqu'à la rivière Albany.

L'honorable M. EMMERSON : Je ne crois pas qu'il s'agisse d'un projet formé par le Canadien du Pacifique. D'après ce que j'en connais, cela n'est pas.

M. MACLEAN : Quels sont ceux qui demandent cette subvention ?

L'honorable M. EMMERSON: Le Canadien du Pacifique n'a rien à voir là-dedans. C'est la Compagnie du chemin de fer de Nipigon qui demande cette subvention.

M. FOWLER : Quel est le gérant général de cette compagnie ?

L'honorable M. EMMERSON : Un avocat de la ville d'Ottawa a présenté la requête de la compagnie, requête signée par cette dernière. C'est tout ce que je connais de cette affaire.

M. FOWLER : Il doit y avoir au bas de cette requête le nom de quelqu'un agissant pour la compagnie.

Sir WILLIAM MULOCK : Toutes ces questions ont été discutées, lorsque la subvention a été accordée. Il ne s'agit pas maintenant d'un projet nouveau. Pour ma part, tout ce que je connais à propos de ces résolutions, c'est qu'elles constituent un renouvellement de subventions déjà votées.

M. FOWLER : On nous demande d'accorder une subvention pour la construction de douze milles de chemin de fer. Pourquoi procéder ainsi par section, au lieu de demander une subvention pour toute cette ligne depuis Nipigon jusqu'à la baie d'Hudson ? S'il s'agit d'une partie d'un projet général dont le but est de subventionner un chemin de fer de Nipigon à la baie James, cela pourrait être avantageux. Mais pourquoi laisser le comité dans cette ignorance ?

Sir WILFRID LAURIER : La subvention accordée l'an dernier était rédigée dans les termes suivants :

A la Compagnie du chemin de fer du Nipigon, pour une ligne de chemin de fer à partir du lac Supérieur jusqu'au lac Nipigon, et à partir d'un point situé sur la rive nord du lac Nipigon en gagnant le nord, n'excédant pas 80 milles.

Il s'agissait d'une voie non interrompue, mais la compagnie désire maintenant construire ce chemin de fer depuis la rive du lac Supérieur jusqu'au lac Nipigon et depuis ce point, en se dirigeant vers le nord, jusqu'à un endroit où cette ligne fera raccordement avec le Grand-Tronc-Pacifique. Au lieu d'avoir une voie interrompue, nous aurons une ligne de chemin de fer jusqu'au lac Nipigon et de la rive de ce lac, par bateau, jusqu'à la rive opposée et ainsi de suite.

M. MACLEAN : Ce sera le premier raccordement depuis le lac Supérieur avec la nouvelle ligne à travers le continent, n'est-ce-pas ?

Sir WILFRID LAURIER : Les promoteurs de cette entreprise ont l'intention d'exécuter ce projet et de se servir de ce chemin de fer pour la construction du Grand-Tronc-Pacifique.

M. MACLEAN : En vérité, le Grand Tronc n'a-t-il pas la haute main sur la charte de cette compagnie ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne le crois pas. Le Grand Tronc n'a rien à faire dans tout cela.

M. FOWLER : Je suis heureux d'entendre le premier ministre expliquer aussi clairement ce point. Veut-il nous dire entre les mains de qui cette charte se trouve ?

Sir WILFRID LAURIER : Le seul intéressé que je connais est M. James Conmee.

M. FOWLER : Cela règle la question.

Sir WILFRID LAURIER : La résolution est adoptée.

M. BARKER : Vu que le ministre des Chemins de fer, ni aucun membre du gouvernement ne semble pouvoir nous faire connaître les noms des personnes qui font partie de cette compagnie à laquelle on accorde un quart de million de dollars, un des représentants de ce district pourrait peut-être nous fournir ce renseignement. La Compagnie de chemin de fer du Nipigon n'est qu'un nom fictif. A mon avis, nous devrions savoir quelles sont les personnes qui ont demandé cette subvention, afin que nous puissions juger si elles sont capables de construire cette ligne. Le ministre des Chemins de fer a dû naturellement faire une enquête complète avant de se décider à faire voter de nouveau cette subvention; or, nous avons le droit de connaître le résultat de cette enquête. Il nous faudrait d'autres renseignements avant de voter ce montant. Se contenter de nous dire qu'une charte a été accordée par le parlement fédéral au chemin de fer du Nipigon, croire que cela est suffisant, que nous n'avons pas besoin de connaître les noms des promoteurs de cette charte et celui des intéressés dans ce projet, me semble absurde de la part du gouvernement. Nous ne sollicitons pas de faveur en demandant ces renseignements; nous réclamons un droit qui nous appartient. On a longuement parlé dernièrement de l'emploi de la main-d'œuvre étrangère. Nous pouvons raisonnablement supposer que ce sont des étrangers qui sont au fond de cette affaire, mais qu'ils soient étrangers ou citoyens de ce pays, nous avons le droit de connaître leurs noms.

Sir WILFRID LAURIER : Il suffit de lire le statut pour savoir quels sont ceux qui ont demandé la constitution civile de cette compagnie.

M. BARKER : Oh !

Sir WILFRID LAURIER : Oui. Ce renseignement se trouve dans le statut. Pour ma part, je ne connais que M. Conmee de tous ceux qui peuvent être concernés dans cette entreprise. Mais j'ai envoyé chercher les statuts et je pourrai faire connaître à l'honorable député (M. Barker) les noms de ces personnes.

M. McLEAN : Le premier ministre veut-il poser le principe qu'il suffit à une compagnie ou à un particulier de demander une subvention pour l'obtenir ? Si un timbre de caoutchouc demandait une subvention de cinq cent mille piastres, la lui accorderait-on ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. McLEAN : C'est là le principe mis en vigueur par l'honorable premier ministre.

Sir WILFRID LAURIER : Le parlement a accordé, à maintes reprises, des subventions pour la construction de chemins de fer, avant même que les compagnies qui devaient exécuter ces ouvrages, fussent formées. On accordait une subvention, et n'importe quelle compagnie pouvait venir de l'avant et obtenir cette subvention.

M. SAM. HUGHES : Il a déjà été question de ce chemin de fer. Lors du débat sur le Grand-Tronc-Pacifique, le premier ministre nous a dit que cette ligne transcontinentale aurait un embranchement se dirigeant vers le lac Nipigon. Aujourd'hui, nous constatons que ce projet est à l'avantage de M. James Conmee qui dispose de cette charte, et qui, dans le but de leurrer le public, s'efforce d'obtenir une subvention pour son chemin de fer qui s'étendra jusqu'au lac Nipigon. Il a obtenu du gouvernement d'Ontario des concessions de pêche et de coupe de bois pour la fabrication du papier ; ces gens-là se sont accaparés tout le pays. Maintenant, pour l'avantage de M. Conmee qui est le plus parfait lanceur d'affaires qui soit venu s'établir au pays, le peuple devra payer en impôt un quart de million de dollars pour ce chemin de fer. Cela est simplement scandaleux. Il est absurde de dire que cette ligne ouvrira une nouvelle région à la colonisation. Il n'y a pas d'apparence que cette partie du pays soit colonisée d'ici à longtemps. C'est simplement un cadeau fait à M. Conmee en enrichissant la compagnie qui est à sa merci. J'ignore si l'on a expliqué tous les faits au premier ministre. Je suppose que ce chemin de fer fera raccordement avec le Grand-Tronc-Pacifique.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami (M. Samuel Hughes) me pardonnera de lui dire qu'il fait erreur. Cette compagnie avait été constituée civilement avant qu'il fût question du Grand-Tronc-Pacifique.

M. SAM. HUGHES : Je le sais. Mais la charte accordée d'abord indiquait-elle que cette ligne se dirigerait vers le nord du lac Nipigon?

Sir WILFRID LAURIER : Non.

M. SAM. HUGHES : Non, car cette ligne ne devait se rendre qu'au lac même. Mais depuis ce temps-là, on a formé le projet de construire cette ligne depuis le lac Nipigon jusqu'à un point quelconque sur le Grand-Tronc-Pacifique.

Sir WILFRID LAURIER : Je n'ai jamais dit que le Grand-Tronc-Pacifique se rendrait à la baie de Nipigon. On est à choisir le port où se trouvera le terminus de ce chemin de fer. On fait des relevés et des études par tout le pays pour fixer ce point. Je répète qu'à mon avis, la charte relative à ce chemin de fer a été accordée avant qu'on eût même songé au chemin de fer transcontinental. Grâce à cette subvention, la compagnie pourra construire—probablement avant que la ligne du Grand-Tronc-Pacifique puisse être prête—ce chemin de fer qui nous rendra de grands services dans le transport du matériel nécessaire à la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Voilà pourquoi nous

demandons ce changement dans la façon d'accorder cette subvention.

M. SAM. HUGHES : La charte accordée d'abord indique que cette voie devra s'étendre de l'embouchure de la rivière Nipigon, sur la baie du même nom, jusqu'au lac Nipigon.

Sir WILFRID LAURIER : Et plus loin.

M. SAM. HUGHES : Non.

Sir WILFRID LAURIER : On ne compte pas 80 milles du port de Nipigon au lac du même nom, et cette subvention a été accordée pour la construction de 80 milles de chemin de fer.

M. SAM. HUGHES : Mais il n'y a pas un pied de cette voie de construit. La raison pour laquelle on construit ce chemin jusqu'à la baie de Nipigon, c'est qu'on veut permettre à cette compagnie de transporter son poisson. Mais elle peut expédier ce dernier par les steamers qui suffiront aux besoins du trafic d'ici à un grand nombre d'années. Il s'agit d'un projet destiné à soutirer de l'argent du peuple pour le bénéfice de cette compagnie.

Sir WILFRID LAURIER : Il n'est aucunement question de cela. L'an dernier, le parlement a voté cette subvention. Nous ne demandons pas un sou de plus que le montant voté alors à l'unanimité, et même, si je m'en souviens bien, sans commentaire aucun. Le but que nous voulons atteindre en présentant ce crédit sous cette forme, c'est de diviser cette subvention d'une façon différente de celle dont on l'a votée l'an dernier. Encore une fois, nous ne demandons pas un cent de plus.

M. FOWLER : Ce monsieur James Conmee est le promoteur de ce chemin de fer ; est-il le même James Conmee qui sera candidat à cette Chambre aux prochaines élections générales ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne sais pas s'il est candidat, mais il est député à la législature d'Ontario.

M. SAM. HUGHES : Je puis dire à mon honorable ami (M. Fowler) que M. Conmee n'est pas définitivement candidat. Mais il s'est assuré du vote d'un grand nombre de délégués pour se faire choisir comme candidat.

M. SPROULE : Le premier ministre nous a dit, en réponse à mon honorable ami d'York-est (M. Maclean), que le parlement avait voté de l'argent pour la construction de chemins de fer, alors que les compagnies n'étaient pas encore formées. Cela est vrai, mais la Chambre a agi de cette façon après la déclaration faite par le gouvernement, promettant de ne verser la subvention qu'à une compagnie dirigée par des hommes sérieux et parfaitement en état d'exécuter l'entreprise. Mais quand la compagnie est déjà formée et son existence connue du public, il convient de donner au parlement tous les renseignements désirables. Si je ne me trompe, le ministre des Chemins de fer a dit qu'il voulait changer la forme de cette subvention, afin de permettre au gouvernement de payer des subventions pour la construction de moins de dix milles de chemin de fer. Or, je constate qu'il n'est pas question de cela dans cette résolution où je lis ce qui suit :

(b) par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à la valeur de toute l'entreprise ; ou

(c) d'après estimations courantes des travaux appuyées du certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer et canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et au secours accordé les progrès réalisés justifient le paiement d'une somme d'au moins trente mille piastres.

Donc, il n'est pas question de payer des subventions pour la construction de trois milles de chemin de fer, ainsi qu'on voudrait nous le faire accroire. Il doit nécessairement y avoir quelque chose de caché là-dessous.

Sir WILFRID LAURIER : Je vais expliquer cela à mon honorable ami, s'il veut bien me prêter son attention. Il n'est pas question de paiement dans cet article. L'an dernier, nous avons voté une subvention pour la construction d'une ligne ininterrompue de 80 milles de long. La compagnie désire maintenant profiter des avantages que lui offrent les nappes d'eau qu'on trouve dans cette région, en construisant d'abord sa ligne du lac Supérieur au lac Nipigon, puis du lac Nipigon à une autre nappe d'eau et ainsi de suite. Elle a l'intention de construire, non pas une ligne continue, mais une ligne interrompue.

M. FOWLER : Quel sera le montant de la subvention par mille de ce chemin de fer?

L'honorable M. EMMERSON : Il peut être de $3,200.

Sir WILFRID LAURIER : C'est le montant de la subvention ordinaire.

M. FOWLER : Celle-ci pourrait être de $6,900 par mille.

M. SPROULE : Le premier ministre nous a dit que la ligne pour la construction de laquelle on a d'abord accordé des subventions, devait avoir 80 milles de long ; maintenant, cette distance est réduite à 50 milles.

Sir WILFRID LAURIER : C'est la même longueur.

M. SPROULE: Dans ce cas, si nous avons voté une subvention, l'an dernier, pourquoi nous demande-t-on de la voter de nouveau, cette année ? A la dernière session, on a adopté une disposition accordant à la compagnie deux ans pour commencer les travaux ; cette subvention devait être payée

par versements lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à la valeur de toute l'entreprise.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne puis parler avec certitude, car il y a déjà quelque temps que je ne me suis occupé de cette question. Cependant, je me rappelle que, l'an dernier, on a voté une subvention pour la construction de 80 milles d'un chemin de fer qui devait être ininterrompu d'un point à un autre et qui devait partir du lac Supérieur pour se diriger vers le lac Nipigon et de là vers le nord. Cette année, la compagnie se propose de construire sa ligne du lac Supérieur au lac Nipigon, et de l'autre côté du lac Nipigon à un autre point sur la rive d'une autre nappe d'eau, et elle a l'intention de se servir de steamers pour traverser le lac. Je parle sans rien affirmer d'une façon positive, mais, autant que je m'en souviens, c'est là le projet qu'on a actuellement en vue, et voilà pourquoi on demande ce changement dans la manière de disposer de cette subvention.

M. FOWLER : A tout événement, cette proposition diffère de celle de l'an dernier. La longueur peut être la même, mais la direction peut-être changée. L'an dernier, on a demandé une subvention pour une ligne continue qui pourrait être exploitée hiver comme été. La voie actuellement projetée ne pourra servir qu'en été, ce qui est bien différent du premier projet. On devrait fournir au comité quelques raisons pour expliquer ce changement. Serait-ce parce qu'il n'y a pas de nécessité de construire cette ligne de transport, ou parce qu'il est impossible d'exploiter, tout le temps, ce chemin de fer, ou parce que le transport par eau est l'objet qu'on a en vue ? Il pourrait se faire que cette dernière supposition fût la seule véritable, et qu'on ne se servirait de ce chemin de fer que pour surmonter certaines difficultés qu'offre la navigation par eau. Je comprendrais alors pourquoi on opère ce changement ; autrement, on fermerait cette région à tout trafic durant l'hiver.

M. MACLEAN : Ne serait-ce pas plutôt pour favoriser la construction du Grand-Tronc-Pacifique ?

Sir WILLIAM MULOCK : Il n'y a aucun doute que c'est en grande partie pour cet objet.

M. SAM. HUGHES : Il y a trois milles de la baie de Nipigon au lac Hélène ; y a-t-il raccordement avec l'autre chemin ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne pourrais dire. On nous a demandé de discuter ce bill cet après-midi seulement.

M. SAM. HUGHES : Ces trois milles et demi conduisent à une très jolie concession forestière.

M. SPROULE.

M. MACLEAN : Ce chemin de fer ne serait-il pas un embranchement du Grand-Tronc-Pacifique? Nous commençons à voir clair. Ceci est réellement une modification du tracé d'une ligne à laquelle nous avons accordé une subvention l'année dernière de façon à ce qu'elle puisse s'appliquer au Grand-Tronc-Pacifique.

A trois heures, le comité reprend sa séance.

M. HAGGART : Quelle est la distance entre le lac Nipigon et le lac Supérieur ?

L'honorable M. EMMERSON : Environ 35 milles.

M. HAGGART : Le ministre nous avait promis de nous dire si cette section ferait partie de la ligne principale ou non.

L'honorable M. EMMERSON : On m'informe que cette section fera partie de la ligne principale.

M. BARKER: Le ministre peut-il nous dire si ce chemin recevra des subventions d'autres sources?

L'honorable M. EMMERSON : Mon honorable ami veut-il parler des subventions provinciales?

M. BARKER : Subventions de la part des provinces ou venant de toute autre source.

L'honorable M. EMMERSON : Je ne suis pas en mesure de répondre à cette question.

M. BARKER : Eh bien, je suis en mesure, moi, de donner quelques renseignements sur le sujet, mais avant de le faire, je tiens à dire qu'il est du devoir du gouvernement, avant de recommander à cette Chambre de voter aucune subvention en faveur de ce chemin ou aucune modification des subventions déjà accordées, de s'enquérir exactement de l'état des travaux, de la probabilité qu'il y a que les promoteurs de l'entreprise sont en mesure de l'exécuter, quelle en est la nécessité et quelle assistance elle reçoit d'autre source. Le ministre doit comprendre que si ce chemin reçoit de fortes subventions de source locale, ce fait seul serait suffisant pour l'engager à refuser de nouveaux secours, et à moins que l'honorable ministre se donne la peine, dans l'intérêt du contribuable, de s'enquérir de toutes ces circonstances, nous sommes exposés au danger de gaspiller l'argent du public. Il est aussi du devoir de l'honorable ministre de s'enquérir quels sont les promoteurs de cette entreprise, de s'assurer si cet argent n'ira pas à des gens des Etats-Unis ou autres étrangers. On a crié bien haut que le département du Travail du Canada voulait protéger la main-d'œuvre canadienne. L'ouvrier canadien devra être protégé, de même que l'entrepreneur canadien, d'après le bill que nous avons adopté l'autre jour, mais lorsqu'il s'agit de distribuer de grosses subventions, le gouvernement ne paraît pas s'inquiéter si celui qui les reçoit est canadien ou étranger. Je fais allusion à ce sujet, parce que ce que je vais

dire montrera que l'on a demandé à cette Chambre et qu'on lui demande encore de voter de fortes sommes, variant entre un quart et un demi-million de dollars, en rapport avec ce chemin de fer, sommes qui iront virtuellement dans le gousset de citoyens des Etats-Unis. Je vois par les documents qu'une compagnie de chemin de fer du lac Nipigon, pas la compagnie qui est mentionnée dans cette résolution, mais une compagnie d'Ontario du même nom, a été constituée en 1899 et qu'en 1892, elle a obtenu un amendement à sa charte. Je découvre dans le statut et dans cet amendement que les promoteurs de cette compagnie du chemin de fer du lac du Nipigon sont: Paul Weidner, de Détroit; M. B. Lloyd, de Minneapolis, industriel, et James Whalen, de Port-Arthur, entrepreneur. On m'informe que ce M. Jas. Whalen est un proche parent, de fait qu'il est le gendre de M. Conmee, que l'honorable premier ministre nous a dit être une des personnes intéressées dans cette subvention. Je découvre de plus qu'un des promoteurs est M. Newton W. Rowell, qui s'occupe beaucoup de politique en faveur du parti libéral et qui paraît être l'avocat des personnes qui vont empocher des subventions.

Un autre promoteur est M. Jas. G. Shaw, un autre avocat de Toronto, et un autre promoteur est M. F. S. Wiley de Port-Arthur. Le nom de M. A. J. McComber, de Port-Arthur, commis, était au nombre des promoteurs, mais il paraît avoir été retranché. Peut-être était-il là simplement comme pour tenir la place chaude en faveur de M. Conmee, qui sans doute, se tient derrière le rideau tout en ayant des intérêts dans la compagnie. Voilà quels sont les promoteurs de la Compagnie Ontarienne de chemin de fer du lac Nipigon. Je veux de plus appeler l'attention de l'honorable ministre sur le fait que par l'article 14 de l'ancien acte d'Ontario, les aubains et les compagnies constituées en dehors du pays ont le droit d'être actionnaires, de voter et d'agir comme directeur dans une compagnie tout comme les sujets anglais auraient en vertu d'une charte ordinaire. On demandera peut-être : mais qu'est-ce que cela a à faire avec la Compagnie du chemin de fer du lac Nipigon à laquelle le ministre nous demande présentement d'accorder une subvention ? J'ai examiné le statut de 1902 qui constitue la compagnie fédérale de ce nom, et je découvre que les promoteurs de cette compagnie sont les mêmes que ceux de l'autre compagnie, M. Weidner et M. Lyold de Détroit et de Minneapolis, les mêmes avocats et les mêmes directeurs. Les mêmes personnes sont dans les deux compagnies. Elles se sont adressées au gouvernement d'Ontario et en ont obtenu une charte qui contient un grand nombre d'articles, la plupart très utiles, et qui leur accorde des pouvoir beaucoup plus amples que le parlement du Canada voudrait accorder. Cette compagnie s'est adressée la même année au parlement fédéral sous le même nom précisément et en a obtenu une charte contenant l'article suivant :

> La compagnie pourra faire une convention avec la Nipigon Railway Co., constituée en vertu de l'Acte des chemins de fer d'Ontario, et aura droit de transporter et louer à cette compagnie ses chemins de fer en tout ou en partie, ou tous droits ou pouvoirs en vertu de cet acte, et aussi ses privilèges et propriétés, le tout sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil.

On voit le jeu. Deux Américains, un entrepreneur canadien et deux personnes qui sont sans doute les avocats de la compagnie, obtiennent des chartes de la province d'Ontario et de ce parlement qui leur donnent pouvoir de vendre à elles-mêmes. Elles s'adressent à cette Chambre et le ministre des Chemins de fer sans rien connaître de l'entreprise, sans savoir si ces compagnies n'ont pas obtenu d'aide d'autres sources, nous demande de leur voter entre un quart et un demi-million de dollars. Si le ministre avait consulté la bibliothèque de son département, il aurait trouvé que cette compagnie de chemin de fer a reçu du gouvernement d'Ontario une subvention de $3,000 par mille pour 14 milles de voie sur la ligne même qu'il nous demande de subventionner aujourd'hui. Est-il juste que dans les dernières heures de cette session on nous demande de voter l'argent du public de cette façon. Lorsque le ministre qui nous fait cette demande est incapable de nous dire ce simple fait que cette compagnie a déjà reçu de l'argent du public pour les mêmes travaux. Il serait temps que cela cessât. Je ne m'oppose pas à ce que l'on accorde une aide juste et raisonnable à des entreprises publiques, mais je crois que c'est avilir ce parlement que de distribuer ainsi l'argent du public aux quatre vents et sans qu'on nous fasse connaître les faits concernant ces subventions. Je ne blâme pas particulièrement le ministre actuel, parce que c'est devenu l'habitude de faire voter ces subventions de cette manière. Mais il est temps que ce système prenne fin. Je prétends que le ministre devrait retirer cette partie de la résolution, jusqu'à ce qu'il ait eu le temps de l'étudier, ou sinon, qu'il fasse au moins cette subvention sujette à une déduction égale à la somme accordée par la province d'Ontario, chose qu'il ne savait apparemment pas lorsqu'il a demandé cette subvention.

L'honorable M. EMMERSON : La subvention est basée sur l'utilité du chemin de fer lui-même et non pas sur celui des membres de la compagnie, et avant de signer le contrat, je suis certain que le département s'assurera que les entrepreneurs sont capables de l'exécuter. Ce sera le devoir alors du département de s'enquérir de la situation financière des entrepreneurs et tant que nous n'en serons pas arrivés à cette période, il n'est pas nécessaire de chercher des renseignements. L'entreprise repose sur ses

propos mérites et c'est à ce point de vue là seulement, que nous devons décider la question.

M. BARKER : A quel point de vue?

L'honorable M. EMMERSON : Au point de vue de l'utilité du chemin lui-même, du mérite de la nécessité qu'il y a de l'aider ou non. Avant de signer le contrat, le département s'informera de la valeur des entrepreneurs.

M. BARKER : Si nous sommes ici pour quelque chose, c'est bien pour décider si la subvention doit être accordée ou non. Nous n'autorisons pas le ministre à décider la chose pour nous, et lorsque nous votons une subvention le ministre est obligé de la payer. C'est la première fois que nous entendons dire qu'un ministre peut refuser de payer une subvention que le parlement a votée après qu'il aura pris des renseignements. Les documents montrent clairement qu'un des membres de cette compagnie est un citoyen de Détroit et un autre un citoyen de Minneapolis, deux étrangers, et que cette compagnie va recevoir entre un quart et un demi-million de dollars pour l'aider dans ses travaux.

M. SPROULE : Lorsque le parlement a décidé pour la première fois, d'aider à la construction des chemins de fer au moyen de subventions, la politique que l'on devait suivre a été clairement tracée dans cette Chambre. Le gouvernement devait, d'abord s'assurer que le chemin était nécessaire et qu'il ne pouvait être construit sans l'aide d'une subvention ; le gouvernement devait s'assurer en outre que la compagnie accepterait l'entreprise avait des moyens financiers suffisants pour construire le chemin avec l'aide de la subvention. Ce n'était que lorsqu'il était convaincu de toutes ces choses, que le gouvernement demandait une subvention au parlement, et c'est alors au parlement à dire si elle devait être accordée ou non.

Mais depuis quelques années on semble procéder autrement. Les promoteurs de chemins de fer obtiennent d'abord de l'aide d'un gouvernement ou des deux, de façon à se former un fonds qui leur aide à lancer leur entreprise sur le marché financier. C'est le contraire de ce que l'on a voulu faire dans le commencement. Je vois que plusieurs de ces compagnies parlant de leur entreprise dans les journaux, disent : Nous recevons $3,200 par mille du gouvernement fédéral, et $2,000 par mille du gouvernement provincial, ou tant d'acres de terre, et en mettant ces deux garanties-là ensemble, nous avons une base sur laquelle nous nous appuyons pour emprunter les fonds nécessaires à la construction du chemin de fer. De là est née la pratique d'exploiter la construction des chemins de fer. Dans certains cas l'entreprise est entre les mains de l'avocat, dans d'autres cas elle est entre les mains de politiciens. Il n'y a pas de politicien habile comme M. Conmee sous ce rapport. Il est un de ces hommes toujours prêts à acheter ou corrompre un comté pour maintenir un gouvernement au pouvoir, et il se refait toujours d'une façon ou d'une autre. On lui accorde des droits miniers, des concessions forestières, des permis de pêche, des chartes de chemins de fer, et il a toute espèce de moyens d'obtenir quelque chose d'un gouvernement ou d'un autre. Prenons ce chemin de fer pour eux. Ce chemin reçoit déjà une subvention du gouvernement provincial, et la compagnie en demande une également au gouvernement fédéral. Dans quel but ? Non parce que ce chemin de fer est nécessaire dans la localité qu'il doit traverser, mais parce que M. Conmee a placé ses fonds dans ce pays qu'il veut ouvrir et développer au moyen des secours qu'il recevra des gouvernements, et c'est ainsi qu'il fera de l'argent. On a dit qu'il avait une concession forestière juste où ce chemin aboutit. Il y possède aussi certainement des mines et des concessions de pêche. Si au moyen des subventions qu'il reçoit des deux gouvernements, il pouvait créer un fonds suffisant pour lui permettre de construire le chemin de fer qui serait plus à son bénéfice qu'à celui du pays, tout serait pour le mieux. C'est à la réalisation d'un de ses projets que nous travaillons aujourd'hui, je crois, en votant cet argent.

M. LENNOX : Pour ma part, je suis opposé, en principe, au subventionnement des entreprises particulières. Cela ne peut faire grande différence, parce que la majorité de cette Chambre est en faveur du subventionnement. Mais je m'oppose particulièrement à ce que le gouvernement fédéral vienne en aide au gouvernement d'Ontario dans les projets que ce gouvernement ne peut mettre à exécution lui-même.

C'est une transaction Jackson sur une autre échelle. Elle n'est pas aussi scandaleuse, je crois, que la transaction que nous connaissons, mais elle est beaucoup dans le même ordre de choses. Ce M. Conmee est connu comme un notoire. Je n'ai pas besoin de dire cela au ministre, car l'honorable député d'Hamilton s'est chargé de le renseigner. Avant cela, le ministre pouvait être justifiable d'accorder la subvention ; maintenant il ne l'est plus. La seule raison qui nous justifie de voter une subvention c'est qu'elle soit absolument nécessaire à la construction du chemin. Or, le ministre nous a demandé de voter celle-ci croyant qu'il n'y en aurait pas d'autre, et que cette subvention était nécessaire afin d'aider la compagnie à construire le chemin. Nous savons maintenant qu'il n'en est pas ainsi, que cette compagnie reçoit déjà une subvention du gouvernement d'Ontario, et ce fait devrait être suffisant pour que le ministre retire la subvention ou la réduise de la somme que le gouvernement d'Ontario accorde. La seule excuse que le ministre a, et elle ne vaut pas grand'chose, c'est

qu'il ne connaissait pas les faits de la cause. S'il les avait connus il serait absolument inexcusable. Mais connaissant maintenant les faits comme il les connaît, grâce à l'honorable député d'Hamilton, son devoir est certainement de diminuer la subvention de façon à la mettre sur la base qu'il se proposait en premier lieu de l'établir.

M. SAM. HUGHES : Ce chemin est supposé traverser un pays où il n'y a pas un seul colon et où il n'y en aura jamais, mais où la compagnie représentée par M. Conmee y monopolise l'exercice du droit de pêche, l'exploitation du bois à papier et de construction ; et mon honorable ami de Grey-est dit qu'elle y possède aussi des droits miniers. Je ne savais pas cela; mais je ne serais pas surpris si l'on me disait que M. Conmee possède tout le pays, et je n'en douterais aucunement. Du temps de sir John A. Macdonald, la politique du gouvernement était de n'accorder des subventions qu'aux chemins de fer qui traversaient des districts colonisés, où de nouveaux districts dans lesquels l'Etat fédéral avait des intérêts. Si l'on examine les subventions accordées par le gouvernement de sir John A. Macdonald, on verra que c'était la politique qui a toujours été suivie. Je le sais personnellement, car lorsque nous avons demandé du secours pour le chemin de fer d'Haliburton à Mattawa, on nous a répondu qu'il fallait auparavant établir que l'entreprise rentrait dans le plan général des intérêts fédéraux, autrement le gouvernement ne donnerait pas un sou, et l'on refusa pendant des années de nous accorder la subvention malgré toute l'influence politique que nous pouvions apporter à l'appui du projet, et les promoteurs de l'entreprise comptaient pourtant parmi les soutiens du ministère. La prétention de sir John A. Macdonald était qu'il appartenait à la province d'aider aux chemins de fer de colonisation. Nous ne devrions pas venir en aide au chemin qu'on nous demande aujourd'hui de subventionner. Ce chemin est supposé aller jusqu'à la rive sud du lac, où il est interrompu, et il reprend ensuite sa course vers le nord pour aboutir à un marécage. Il est inutile de se dissimuler que tout cela n'est qu'un plan pour obtenir du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial assez d'argent pour construire ce chemin, afin que M. Conmee puisse recevoir son pot-de-vin de la compagnie : il réussira peut-être même à obtenir que le gouvernement provincial ou le gouvernement fédéral garantisse sa part de l'entreprise de la même façon que le gouvernement provincial a garanti sa part dans les entreprises du Sault-Sainte-Marie. Je ne vois pas de raison pour accorder une subvention à ce chemin. Il n'est pas nécessaire au point de vue de la colonisation, parce qu'il n'y a pas un seul colon dans le district. Est-ce que cet embranchement depuis le baie de Nipigon jusqu'au lac Hélène, trois milles et demi de longueur, fait partie de la ligne principale, et jusqu'où va-t-il ?

L'honorable M. EMMERSON : La loi générale autorise la construction d'embranchements de moins de six milles.

M. SAM HUGHES : Le ministre voudra-t-il me dire où se trouve le lac Hélène? Et est-ce que les trois milles entre la station de Nipigon et le lac Nipigon aboutissent au lac Hélène?

M. BARKER : La Compagnie du Grand Tronc est obligée de construire un chemin de fer depuis un point sur la baie Nipigon jusqu'à la station de Nipigon. La subvention pour les trois milles est pour construire un embranchement allant vers l'est de trois milles depuis la station de Nipigon jusqu'au lac Hélène. Ce bout de chemin n'est pas du tout compris dans la charte.

M. SAM. HUGHES : Le ministre n'a pas répondu à ma question. Le plan devrait montrer si l'embranchement des trois milles et demi se relie en aucune manière avec le chemin de fer. La carte ne le montre pas et le plan non plus.

L'honorable M. EMMERSON : Je demande pardon à l'honorable ministre. La petite ligne rouge sur la carte ne va que jusqu'à un point éloigné de plusieurs milles de la baie Nipigon. Il ne peut s'attendre que la Chambre va lui voter ainsi de l'argent à l'aveugle. Ceci est une des spéculations les plus scandaleuses que l'on ait encore tentées. S'il y avait des colons à cet endroit, il n'y aurait pas autant de mal, mais il n'y en a pas un dans tout le pays. Le gouvernement se propose-t-il d'en mettre ?

L'honorable M. EMMERSON : Certainement ; ce chemin ouvrira le pays.

M. SAM. HUGHES : Où sont les terrains agricoles dans cette localité ? Il n'y en a pas.

L'honorable M. EMMERSON : Il y a des mines de mica.

M. LENNOX : Il n'y a pas de mines en exploitation. Il est peut-être possible qu'on en ouvre une. Le ministre ne peut pas nous nommer une seule mine actuellement en exploitation dans un rayon de trente milles d'un point quelconque du chemin de fer.

M. SAM. HUGHES : J'ai eu occasion de visiter ce pays. Il y a là du bois à papier mais il appartient à M. Conmee. Il y a du poisson dans le lac Nipigon et si quelqu'un veut en pêcher il est obligé de payer tribut à M. Conmee. Je vais vous dire ce que signifient ces trois milles et demi de voie ferrée. Il y a une très bonne forêt au bout de ces trois milles et demi de chemin de fer et c'est pour établir le pays que le gouvernement aide à construire un chemin que les commerçants de bois construisent généralement à leurs propres frais. Cette subvention n'est que pour le profit d'une compagnie composée de spéculateurs américains dont

M. Conmee n'est que le paravent. Cette compagnie possède le poisson, possède le bois de construction et le bois à papier et mon honorable ami près de moi dit qu'elle possède aussi les mines. Il y a de l'hématite dans ce district, mais il n'a pas encore été exploité. Tous ces intérêts divers sont liés ensemble, et M. Conmee se dit : Si nous pouvons obtenir des subventions du gouvernement d'Ontario et du gouvernement d'Ottawa, nous allons avoir là une bonne affaire. C'est pourquoi il va faire construire cette ligne au dépens du pays, il va recevoir son pot-de-vin, et il se moquera ensuite des cultivateurs qui en paieront les frais en taxes. Il est temps que cela cesse. La province d'Ontario a déjà été taxée pour le bénéfice de cet homme lorsque le gouvernement a garanti ses intérêts dans les entreprises de M. Clergue. Cette ligne part de la baie de Nipigon à quelques milles à l'est de la rivière Nipigon. Il ne faut pas que cette petite ligne qu'on a tracée sur la carte trompe personne. Il faut que la carte et la résolution s'accordent. Je dois dire à l'honorable ministre que cette rivière étant trop loin de la forêt, ne peut servir à flotter le bois de M. Conmee, c'est pourquoi celui-ci se fait construire par le gouvernement du Canada un chemin de fer pour descendre son bois. C'est pour cela que l'on construit ces trois milles et demi de chemin de fer.

M. MURRAY : S'il n'y a rien le long de ce chemin pour lui fournir du trafic, cette subvention ne suffira pas pour le construire. L'honorable député de Victoria-nord (M. Sam. Hughes) dit qu'il a visité le pays lui-même. Je n'ai pas eu cet avantage. Mais je connais un peu le pays que traverse le Pacifique-Canadien. A première vue, on croirait que c'est un pays désert, qu'il n'y a que des roches, mais on y trouve de beaux plateaux de terre et de bons établissements. Si le long d'un chemin comme celui-ci il y a des minéraux, du bois à papier, il y aura suffisamment de trafic pour en justifier la construction. Il est bien bon de dire que M. Conmee essaye de faire une spéculation, mais il n'est pas aussi facile de le faire croire aux gens, et M. Conmee ne pourra trouver d'argent pour construire son chemin, s'il ne peut montrer qu'il y aura suffisamment de trafic pour l'alimenter. S'il y a des mines, qu'arrivera-t-il ? L'ouverture de ces mines amènera beaucoup de monde. On a vu dans les Etats-Unis que l'ouverture des mines, bien qu'il n'y eut pas de terres arables dans les environs, a amené la fondation de grandes villes. Il est possible qu'il en soit ainsi chez nous. Mais s'il n'y a pas de minéraux, s'il n'y a pas de bois à papier, s'il n'y a pas de base pour aucune industrie capable d'alimenter le trafic du chemin de fer, les promoteurs ne pourront pas le construire.

M. SAM. HUGHES : Il y a du bois de pulpe, mais on peut le descendre par la rivière Nipigon. Il y a aussi d'autres bois, mais l'honorable député (M. Murray) qui est un commerçant de bois pratique, sait que cela coûte moins cher de flotter le bois dans une rivière que de le transporter par chemin de fer. Et pourquoi le peuple canadien serait-il appelé à payer pour la construction de ce chemin de fer pour le seul avantage de cette compagnie pour l'exploitation des bois de construction, du bois à papier et des pêcheries. L'honorable député (M. Murray) nous a dit que là où il y avait du bois et des mines, de grandes villes pouvaient surgir. Mais l'honorable député peut-il nous citer un seul cas dans les Etats-Unis ou au Canada où l'on ait construit un chemin de fer avant que les mines fussent exploitées? C'est la première fois que cela est proposé. On nous demande de construire ce chemin de fer dans l'espérance de découvrir des mines. Il est vrai que l'on a exploité les mines de Sudbury après la construction du Canadien du Pacifique ; mais le Canadien du Pacifique n'a pas été construit dans le but d'exploiter ces mines, tandis que dans ce cas-ci, c'est le but que l'on se propose. Quant à espérer que les colons iront s'établir là où il y a du bois, l'honorable député sait parfaitement que la loi inique de la province d'Ontario ne favorise que les premiers concessionnaires, refusant au colon le droit de faire argent du bois qui se trouve sur son lot. Les colons dans les districts de Muskoka, Parry-Sound, Haliburton et dans tout le nord d'Ontario sont tout simplement persécutés—je veux parler de ceux qui sont établis sur des terres qui ont fait l'objet d'une concession antérieure. Ces colons n'ont même pas le droit de couper une branche pour leur propre usage. Ils ne peuvent pas vendre une corde de bois sans la permission des premiers concessionnaires.

M. MURRAY : Mais ils peuvent prendre le bois dont ils ont besoin pour leur usage.

M. SAM. HUGHES: Ils n'osent pas même défricher un champ nouveau.

M. MURRAY : Oui.

M. SAM. HUGHES : L'honorable député se trompe. Dans le district de Muskoka on a fait payer une taxe au colon sur chaque corde de bois qu'il avait vendue.

Ce bois était cordé sur le champ qu'il avait défriché pour semer. Le colon n'a pas osé le brûler parce que le propriétaire de licence ne lui en donnait pas la permission, mais dès qu'il le vend, l'agent du gouvernement d'Ontario lui fait payer une taxe sur chaque corde, et pourtant c'était du bois qui pourrissait sur le champ et qui l'empêchait de semer.

M. McCOOL : L'honorable député (M. Sam. Hughes) sait qu'en vertu des nouvelles licences, il n'en est pas ainsi. Toute concession de coupe de bois vendue depuis 1890, porte que toutes les essences forestières, excepté le pin, sont réservées aux colons. Et dans les concessions d'épinettes à M. Conmee celui-ci perd ses droits sur ce bois dès que le colon est établi sur le terrain.

M. SAM. HUGHES : Et c'est pour cela que M. Conmee va prendre bien soin que des colons n'aillent pas s'établir dans ce district tant qu'il y aura une épinette à couper. C'est là le grand point. Nous connaissons ces difficultés dans la province d'Ontario, car nous en avons eu plusieurs exemples. Il y a plus: je puis dire à mon honorable ami (M. McCool) qu'il n'y a pas autour du lac Nipigon un seul endroit où un colon puisse s'établir; et en supposant qu'il y aurait une concession à prendre, elle ne serait guère éloignée de plus de 25 milles d'une voie ferrée quelconque. Je puis donner à mon honorable ami nombre d'exemples de colons établis dans les vieux districts d'Ontario qui sont encore à trente, quarante ou cinquante milles des chemins de fer, et nous ne pouvons pas obtenir $10,000 pour construire une écluse qui mettrait ces colons en communication avec un chemin de fer. Si le chemin traversait la vallée de l'Eturgeon Noir, à quelques milles de Nipigon, il traverserait une zone arable qui s'étend au nord-est de Port-Arthur ; mais dans la région que le chemin doit traverser il n'y a pas un pied de terre propre à la colonisation. Cette subvention devra être rayée.

M. BLAIN : Je proteste contre cette pratique de voter de l'argent en faveur de chemins de fer qui ne sont pas nécessaires. Cette subvention va tomber dans le gousset de promoteurs américains. Il est vrai que quelques citoyens d'Ontario sont associés avec eux pour construire ce chemin de fer, si jamais il doit être construit.

M. Conmee est un lanceur d'entreprises bien connu dans la province d'Ontario. Depuis longtemps il a des attaches avec le gouvernement de cette province. Il a toujours une affaire en marche, soit un chemin de fer, une spéculation sur le bois à papier, ou une concession minière, à tel point qu'il est aujourd'hui pas mal connu. On dit qu'il a accepté d'être candidat aux prochaines élections fédérales. Ce n'est pas la première fois qu'il accepte une candidature pour Ottawa ; il a un jour donné sa démission comme membre de la législature provinciale et s'est présenté comme candidat à une élection fédérale. On supposait que sa démission avait été acceptée par la législature provinciale, mais on apprit le lendemain de sa défaite que sa démission n'avait jamais été acceptée et qu'il était encore membre de la législature provinciale. Ce M. Conmee siège encore dans cette législature et il accepte la candidature pour le parlement fédéral. Tout le monde sait que les spéculateurs n'ont plus aujourd'hui le même champ libre qu'ils avaient dans la province d'Ontario, et comme avant longtemps ils seront complètement chassés de la province, je suppose que M. Conmee croit qu'il aura plus de chance à Ottawa et je suis surpris de voir que le nouveau ministre des Chemins de fer lui donne son appui dans une entreprise de ce genre. Mon honorable ami d'Hamilton a fait connaître à la Chambre la composition de la compagnie. M. Rowell, de la ville de Toronto, un autre promoteur, maintenant l'avocat de la compagnie du Sault, la nouvelle compagnie qui a déjà été secourue par la législature et le sera encore, a aussi des intérêts dans cette compagnie. Pour ma part, je suis opposé à ce que le parlement du Canada distribue l'argent du public de cette manière. Les deux côtés de la Chambre sont bien prêts à voter de l'argent pour développer le pays. Je crois que nous sommes tous en faveur d'accorder des subventions lorsqu'elles sont nécessaires pour rouvrir de nouveaux pays et de nouvelles voies de communication, mais nous sommes, dans le moment, en présence de personnes qui, d'abord, s'adressent à la législature provinciale et en obtiennent $3,000 par mille pour 14 milles de voie en 1892, et qui n'ont même pas commencé la construction du chemin de fer. Tout ce qu'elles ont fait depuis deux ans s'est borné à chercher le moyen d'obtenir de l'argent du gouvernement fédéral. Elles ont apparemment réussi, puisque l'on nous demande aujourd'hui de leur voter cette subvention. Je dis que le gouvernement devrait avoir plus de renseignements sur l'entreprise avant de demander au parlement de voter cet argent. Le tracé du chemin devrait être clairement défini, ou défini aussi clairement que possible. L'honorable député le Simcoe-sud (M. Lennox) a demandé au ministre cet après-midi s'il pouvait nous dire où serait le terminus de ce chemin dans un rayon de trente milles, et le ministre a franchement avoué qu'il ne le pouvait pas. Quelques-uns des promoteurs de ce chemin de fer paraissent être mieux renseignés que le gouvernement. Je crois que ces promoteurs devraient demeurer dans la province d'Ontario, parce que le peuple de cette province en aurait bien soin. Le pays a assez d'accorder des subventions pour des chemins de fer utiles sans en accorder aux spéculateurs de concessions forestières, de mines et de licences de pêche. Pour cette raison, je proteste contre le système de subventions aux chemins de fer. Je crois qu'il est temps que l'on se débarrasse de ces promoteurs, et nous ne devrions donner des subventions qu'aux entreprises de nature à ouvrir un nouveau pays et à donner aux colons les communications par chemin de fer dont ils ont besoin.

M. SPROULE : Nous avons eu peu de relations à Ottawa avec ce spéculateur sur les chemins de fer, mais la législature d'Ontario le connaît bien. C'est pendant la dernière session de cette législature que survint la déconfiture de la Lake Superior Company ou de la Consolidated Company, et le nom de M. Conmee a été beaucoup mêlé à l'affaire. Quel est le fond de l'histoire? M. Conmee était associé d'une façon ou d'une autre avec M. Clergue et tous deux faisaient des efforts auprès du gouvernement provincial pour en

obtenir de l'aide en faveur du chemin de fer d'Algoma central ; ils s'adressèrent aussi au gouvernement d'Ottawa et en obtinrent une subvention.

Puis M. Conmee entreprend la construction du chemin, mais la fait faire par d'autres entrepreneurs. La " Lake Superior Company " étant devenue incapable de remplir ses obligations, M. Conmee et son associé M. Bowman, de Southampton, fait une réclamation de $400,000 contre le chemin de fer, et la Compagnie du lac Supérieur dans le même temps vient demander au gouvernement d'Ontario de lui prêter ou de lui procurer cette somme de quelque manière et d'accepter le chemin de fer en garantie. On voit ensuite que le gouvernement d'Ontario consent à donner une garantie de $2,000,000 pour remettre sur pied la compagnie et lui permettre de continuer ses opérations, et je n'ai aucun doute, après toutes les révélations qui ont été faites, que M. Conmee était un de ceux auxquels ce prêt profitait, et cependant lui et M. Bowman, son associé, aidaient au gouvernement par leurs votes à le faire sanctionner par la législature. La construction de ce chemin a été, je suppose, entourée de circonstances semblables, ou à peu près à celles qui ont accompagné beaucoup d'autres entreprises. On a découvert que ce même M. Conmee possédait en tout ou en partie, ou avait sollicité du gouvernement quatre-vingts concessions minières, forestières et hydrauliques. On peut dire qu'il avait un intérêt ou un droit de propriété dans tout ce qui avait une valeur dans ce pays. Son nom figure quatre-vingts fois dans des compagnies ou dans des demandes d'autorisation de compagnies pour l'exploitation de chemins de fer, de bois à papier, de mines, de pêcheries, de bois de construction, ou sur des requêtes damandant au gouvernement d'Ontario, dont il est un des dévoués partisans, d'accorder à ces compagnies une aide d'une façon ou d'une autre. Mais M. Conmee devenant trop connu dans la législature d'Ontario s'en vient opérer à Ottawa. S'il obtient cette subvention que le gouvernement lui offre, son affaire sera assurée et il pourra vendre à New-York ou ailleurs les droits de mine, de pêche, les concessions de bois de pin, de bois à papier, et aussi les pouvoirs hydrauliques qu'il y a dans ce pays, car il ne doit pas avoir négligé de s'en emparer comme du reste. Son intention n'est pas tant de développer lui-même ces industries, que de vendre ses droits, ce qui lui sera facile si le parlement lui accorde cette subvention. Aujourd'hui l'intention du gouvernement est d'encourager la construction des chemins de fer où ils sont nécessaires pour la colonisation, et il n'y a pas de nécessité de subventionner ce bout de chemin de fer, parce qu'il n'y a pas de colons. Pourquoi alors veut-on construire cette voie ferrée ? S'il était absolument nécessaire de la construire pour atteindre une mine et en faciliter l'exploitation, je comprendrais qu'on accorde cette subvention, parce que quelquefois, sans l'aide du gouvernement, la chose est impossible.

Mais autant que nous connaissons, il n'y a pas de mines à mettre en valeur dans cette localité. On nous dira peut-être qu'il y a du bois de pulpe, mais M. Conmee et ses associés en sont déjà maîtres. Il y a aussi de la pêche, mais M. Conmee en a le monopole. Il doit y avoir aussi des chutes d'eau, mais M. Conmee mettra la main dessus avant longtemps. Cette subvention n'a donc d'autre objet que de favoriser M. Conmee et ses amis.

On nous demandera peut-être avant longtemps de venir au secours du gouvernement provincial pour lui aider à soutenir quelques compagnies entreprenantes et à prendre comme garantie le chemin de fer que nous contribuons à construire aujourd'hui, ainsi qu'on l'a fait l'année dernière dans la législature d'Ontario à l'égard de l'Algoma-Central. C'est dans ce but que l'on donne ces subventions. Je dis que c'est un but immoral. Il n'entre pas dans les intentions du parlement de venir en aide à des chemins de fer pour ces fins, mais simplement pour aider aux colons et développer le pays où il est absolument nécessaire de les établir dans l'intérêt des colons au moyen de la construction d'une ligne de chemin de fer, et afin de leur donner des voies de communication.

M. McCOOL : Les termes de cette résolution au sujet de cet embranchement de trois milles n'indiquent certainement rien d'impropre. Tous ceux qui ont passé sur le Pacifique savent parfaitement qu'il est presque impossible d'atteindre la rive du lac à la station de Nipigon, d'où l'embranchement projeté partira pour atteindre le lac Hélène sur la ligne principale d'où l'on parviendra ensuite au lac par eau. Si cet embranchement ne fait pas raccordement avec le chemin de fer du Nipigon, alors la compagnie n'aura pas droit à la subvention, et il me semble évident, bien que je ne puisse l'affirmer comme fait, que le but de cet embranchement de trois milles et demi ait accès au lac, ce qui n'est pas possible aujourd'hui. Je sais qu'il en est ainsi, car je connais la localité.

M. SPROULE : La rivière Nipigon n'est-elle pas une rivière flottable ?

M. McCOOL : Il n'est pas question ici de la rivière Nipigon mais de la station de Nipigon. L'honorable député d'Hamilton s'oppose à cette subvention, parce que le gouvernement d'Ontario en a déjà accordé une de trois mille dollars par mille à cette même ligne. Il sait aussi bien que moi et tous ceux qui ont visité ce pays qu'il n'est pas possible de construire un chemin de fer à cet endroit pour $6,200 par mille. On dit que le chemin de fer Canadien du Pacifique dans ce voisinage a coûté $60,000 par mille.

M. BARKER : Le gouvernement n'est pas obligé de construire ce chemin de fer ; c'est une simple subvention qu'il donne.

M. McCOOL: Je sais cela, mais le fait que le gouvernement provincial a accordé une subvention de $3,000 par mille ne doit pas empêcher le gouvernement fédéral de lui en voter une. Cet embranchement donnera accès au lac Supérieur.

M. BLAIN : L'honorable député prétend-il que cet embranchement de trois milles et demi va coûter environ $60,000 par mille?

M. McCOOL : Non, mais j'ai dit que le chemin de fer Canadien du Pacifique avait coûté à peu près $60,000 par mille dans le voisinage.

M. BLAIN : Je demande simplement à mon honorable ami combien la construction de cet embranchement va coûter à son avis.

M. McCOOL : Je ne pourrais dire. Mon honorable ami a traversé ce pays plus d'une fois et il sait aussi bien que moi qu'il est très difficile d'y construire un chemin de fer, et que pour aller dans l'intérieur cela coûtera beaucoup d'argent. Je ne crois pas qu'il y ait de terrains propres à la colonisation dans les quelques premiers milles au bord du lac mais lorsque vous avancez dans l'intérieur du pays, il y a sans doute de la bonne terre, et si ce chemin doit traverser du térieur, du pays, il y a sans doute de la bonde raison pour refuser cette subvention.

M. SPROULE : L'honorable député connaît-il dans ce pays une industrie spéciale à laquelle la construction de ce chemin de fer sera utile ?

M. McCOOL : Tout ce que je sais, c'est qu'il y a beaucoup de terrains miniers et je ne crois pas qu'il soit possible de les mettre en valeur sans un chemin de fer.

M. SPROULE : Je ne crois pas qu'il y ait aucune industrie ni mine en exploitation dans ces endroits; il y a simplement quelques légères traces de minéraux dont la valeur est très douteuse. On me dit qu'il n'y a que du bois à papier et du poisson. Et encore il est facile de descendre le bois à papier dans la rivière. Conséquemment, cette subvention ne me paraît être donnée que pour aider un spéculateur à faire de l'argent.

M. McCOOL : Je crois que c'est une chose des plus raisonnables que d'utiliser les nappes d'eau le long de ce chemin pour la construction du Grand-Tronc-Pacifique afin de fournir pendant l'été des moyens de communication de transport facile des provisions. Bien que ces tronçons ne fassent dans le moment que relier ces lacs entre eux, ils n'en seront pas moins des anneaux du réseau général, car plus tard on pourra continuer sur la rive de ces lacs. Pour le moment ils seront très commodes pour le transport des approvisionnements du Grand-Tronc-Pacifique.

M. BARKER : Si on examine la carte qui est entre les mains de l'honorable député de Victoria, qui est une carte officielle et faite sur une échelle plus grande que celle que le ministre nous montre, il est évident que le lac Hélène se trouve sur la ligne principale,entre la station de Nipigon et le lac Nipigon,ou que cet embranchement de trois milles jusqu'au lac Hélène est parallèle à la ligne principale, de sorte que dans un cas comme dans l'autre, il n'est pas à propos d'accorder cette subvention. Cet embranchement ou fait partie de la ligne principale ou il la longe de bien près. Le lac Hélène est au nord de la station de Nipigon sur la ligne principale et une autre à cet embranchement de trois milles depuis la station de Nipigon jusqu'au lac Hélène.

M. McCOOL : L'intention est d'atteindre les lacs.

M. McCOOL : L'embranchement va dans une autre direction.

M. HYMAN : Non, l'honorable député d'Hamilton se trompe.

M. McCOOL. L'embranchement va dans la direction du nord; il va dans une direction nord-est en partant du lac.

M. SAM. HUGHES : Mon honorable ami sait-il où se trouve le lac Hélène?

M. McCOOL : Non, je ne le sais pas, mais la résolution dit qu'il est situé sur la ligne du chemin de fer Nipigon.

M. SAM. HUGHES : Vous ne pouvez pas venir du lac Hélène à la baie sans passer par la station Nipigon. Si mon honorable ami veut examiner la carte il verra tout de suite.

M. BROCK : Les arguments contre l'octroi de ces subventions sont si forts et si clairs, et les arguments en faveur sont si faibles et si confus, que le comité devrait être convaincu qu'il est nécessaire de rejeter cet item, au moins le suspendre jusqu'à ce que nous ayons d'autres renseignements. A mon avis cette proposition est loin d'être une propostion sérieuse au point de vue des affaires. Le ministre des Chemins de fer et Canaux paraît y aller à l'aveugle, ei je peux employer cette expression. Il nous demande de voter cet argent sans nous faire connaître de quelle manière on le dépensera, ou s'il pourra jamais être dépensé. L'octroi de ces subventions est tout simplement devenu une comédie, lorsqu'on nous demande de voter de l'argent sans donner plus de renseignements que le ministre ou l'honorable député de Nipissing nous en donnent ou paraissent en avoir eux-mêmes. Je n'ai aucun doute que l'honorable député (M. McCool) a voulu présenter les choses sous leur meilleur jour possible, mais ses arguments ont été si faibles que j'ai décidé de ne pas voter cette subvention.

M. BARKER. On nous demande de voter cette subvention pour trois milles et demi de chemin qui ne sont qu'un

court embranchement dans la direction d'un endroit insignifiant qui n'est même pas désigné sur la carte. Si ce doit êtr e la politique du gouvernement d'accorder des subventions à tous les petits embranchements, il vaudrait mieux faire la chose au grand jour. Cet embranchement n'est que pour l'avantage de quelques personnes qui veulent avoir un chemin de fer jusqu'à leurs terrains.

M. SPROULE : Je n'ai aucun doute que quelqu'un a des propriétés à Cameron's Falls qui est mentionné dans la résolution, propriétés que ce chemin de fer va mettre en valeur lorsque nous lui aurons accordé cette subvention, et la prochaine demande qu'on nous fera sera d'en faire un chemin de fer électrique. Nous en sommes rendus au point de subventionner des embranchements d'un mille et demi dans des districts o.. il n'y a pas de colons, et nous refusons de l'aide à des localités où il en en a des centaines qui en ont extrêmement besoin.

M. HENDERSON : Je désire protester contre la subvention qui a été votée l'autre jour par main levée, et je veux qu'il soit bien compris que j'aurais voté contre cette subvention.

(4) Pour la construction d'une ligne d'embranchement de chemin de fer commençant à la ligne-mère de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, à la station de Saint-Philippe d'Argenteuil, ou à un endroit situé entre cette station et Grenville, puis dans une direction nord, au lieu de la subvention accordée par l'item 49 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903, pour 3 milles au plus.

M. MACLEAN : Cette subvention ira-t-elle à la Compagnie du Pacifique Canadien ?

Sir WILFRID LAURIER : Je crois que c'est la Compagnie du Pacifique, mais je n'en pas certain.

M. MACLEAN : Je saisis cette occasion de protester contre l'octroi d'un seul dollar de l'argent du public, soit au Pacifique Canadien, soit au Grand Tronc, tant que ces deux compagnies maintiendront ce traité infâme qu'elles ont avec la Compagnie Bell contre les intérêts du public. Il n'y a qu'un seul moyen de dompter ces monopoles ; il n'y a qu'un seul moyen de défendre les droits du public ; et ce moyen c'est de refuser d'accorder des subventions ou de l'argent du contribuable aux sociétés qui commettent ces injustices. Le Pacifique Canadien et le Grand Tronc conspirent ouvertement contre les intérêts du public et ce parlement ne devrait pas voter un seul sou à ces deux compagnies tant qu'elles n'auront pas remédié à ces griefs. Le gouvernement a déjà posé ce principe en décidant d'annuler les licences de tabac et autres à ceux qui font ou feront des conventions de monopoles. On devrait appliquer ce principe dans ce cas-ci.

Le même principe devrait être appliqué en cette affaire, et il ne devrait pas être payé un seul dollar à la Compagnie du Pacifique Canadien, à la Compagnie du Grand Tronc, ou à aucune autre compagnie qui est partie à un contrat restrictif des droits du public. Cette convention avec la Compagnie Bell est contraire à l'intérêt public, et je proteste, et continuerai de protester, contre le projet d'accorder un seul dollar à ces compagnies tant que ce traité ne sera pas dénoncé.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami devrait attendre une meilleure occasion pour protester. Je crains que, même avec cette subvention, ni la Compagnie du Pacifique Canadien, ni aucune autre compagnie de chemin de fer ne construira cette ligne ; de sorte qu'on ne peut guère considérer que la proposition est beaucoup à leur avantage. C'est afin d'engager quelque compagnie de chemin de fer à fournir au public les moyens de transport qu'il réclame que cette subvention est accordée.

M. MACLEAN : C'est la première occasion que j'ai eue de protester ; mais nous allons être appelés à mainte reprise à faire de grandes concessions à ces compagnies, et je renouvellerai chaque fois ma protestation. Sans doute, la Compagnie du Pacifique Canadien a demandé cette subvention ?

Sir WILFRID LAURIER : Elle ne l'a pas demandée.

M. MACLEAN : Elle la demandera plus tard.

Sir WILFRID LAURIER : Ce sera alors le temps de protester.

M. MACLEAN : Le très honorable premier ministre a dit qu'il pensait que cette subvention irait au Pacifique Canadien, mais lorsque je soulève la question, il me répond que ce n'est pas pour le Pacifique Canadien.

Sir WILFRID LAURIER : Je n'ai pas dit cela.

M. MACLEAN : Le temps viendra où la question pourra être soulevée.

Sir WILFRID LAURIER : Ce sera le temps alors de la soulever.

M. MACLEAN : Et je serai prêt à le faire. La seule manière de mettre ces compagnies à l'ordre c'est de les empêcher de recevoir des faveurs du parlement tant qu'elles n'auront pas fait disparaître les sujets de plainte.

M. SPROULE : L'ancien subside était pour une ligne entre Argenteuil et Lachute et la subvention actuelle est pour une ligne entre Argenteuil et Grenville.

M. CHRISTIE : Je désire fournir quelques explications. Cette subvention fut accordée l'année dernière au Grand chemin de fer du Nord en vue de la construction d'un embranchement sur Brownsburg, endroit où il se trouve de grandes carrières de granit employant un grand nombre d'hommes et payant $5,000 de salaires par mois. La distance est beaucoup plus courte entre cette carrière et le Canadien du Pacifique qu'elle

n'est entre les endroits mentionnés dans la subvention de l'année dernière ; et ce chemin de fer ne desservira pas seulement la carrière, mais en même temps la cartoucherie Dominion qui a une très grande usine à Brownsburg. Actuellement, la compagnie qui exploite la carrière et celle qui exploite la cartoucherie sont obligées de charrier leurs approvisionnements et leurs produits trois milles de distance sur un mauvais chemin, très difficile à maintenir en bon état. Le besoin de cette ligne se fait grandement sentir, et elle sera d'une grande utilité pour cette partie du pays. On me dit que lorsque ce tronçon de chemin de fer sera construit, la carrière au lieu de payer $5,000 par mois en salaires, paiera trois ou quatre fois cette somme. La Chambre ne devrait pas s'opposer à l'octroi de cette subvention, et pour ma part, je ne recommanderais pas de la voter si je n'étais pas absolument convaincu de son opportunité. On m'informe que le Canadien du Pacifique n'a pas voulu se charger de la construction de cette ligne ; mais comme elle est absolument nécessaire, les gens intéressés à sa construction sont disposés à fournir quelque assistance supplémentaire.

M. SPROULE : L'honorable député a bien fait de nous fournir cette explication, c'est ce que la Chambre voulait savoir. Je pense que personne dans ces conditions ne s'opposera à l'octroi de cette subvention ; mais avant d'avoir cette explication, nous y allions à l'aveuglette. Il se peut que cette ligne soit surtout à l'avantage du propriétaire de la carrière, mais même dans un cas comme celui-là il peut être dans l'intérêt public de voter une subvention.

M. CHRISTIE : De plus, le village à cet endroit est assez considérable.

A la Compagnie du chemin de fer du Nord de Châteauguay, pour un chemin de fer à partir d'un endroit situé dans le quartier Hochelaga, Montréal, jusqu'à un endroit sur le Grand chemin de fer du Nord, situé dans ou près la ville de Joliette, en passant par la ville de L'Assomption, province de Québec, ainsi qu'un rameau jusqu'à cette dite ville, au lieu de la subvention acordée par lc'item 32 de l'article 2 du chapitre 8 de 1900, pour 42 milles au plus.

L'honorable M. EMMERSON : Je désire modifier ce qui précède en supprimant le mot " par " et en le remplaçant par les mots " à ou à proximité de " la ville de l'Assomption.

M. MACLEAN : A qui cette ligne appartient-elle ?

Sir WILFRID LAURIER : Je suis heureux de pouvoir fournir à mon honorable ami l'explication qu'il demande. Cette ligne n'est la propriété ni du Grand Tronc, ni du Pacifique Canadien, mais du Grand Nord; et le chemin de fer est en exploitation.

M. MACLEAN : La Compagnie du Grand-Nord a-t-elle un contrat avec la Compagnie du Téléphone Bell ? Le très honorable premier ministre devrait renseigner la Chambre à cet égard avant qu'elle soit appelée à voter cette subvention. La Compagnie du Téléphone Bell est à passer de ces contrats avec toutes les compagnies de chemins de fer au Canada, et si le très honorable premier ministre est soucieux de l'intérêt public, il s'enquerra à ce sujet et refusera d'accorder une subvention à toute compagnie de chemin de fer passant un tel contrat.

A la Compagnie du chemin de fer du Nord de Châteauguay, pour une ligne d'embranchement à partir d'un endroit situé sur sa ligne mère jusqu'à Charlemagne ou le voisinage, puis dans une direction nord et ouest, jusqu'à un endroit sur le chemin de fer de Montfort à de la Gatineau situé à Morin-Flats ou près de là, au lieu de la subvention accordée au chemin de fer de colonisation de Montfort à la Gatineau pour l'item 41 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903, pour 22 milles au plus.

M. SPROULE : Pourquoi transportez-vous cette subvention d'une compagnie à une autre ?

Sir WILFRID LAURIER : C'est parce que le Montfort-Gatineau est devenu la propriété de la Compagnie du Nord de Châteauguay.

A la Compagnie du chemin de fer de la rivière Ottawa, pour une ligne ferrée depuis la station de Sainte-Agathe-des-Monts ou son voisinage, se dirigeant vers le township de Howard, dans le comté d'Argenteuil, passant près des lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie dans une direction sud, au lieu de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer du Nord de Montréal par l'item 58 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903, n'excédant pas 15 milles.

M. SPROULE : Vous transportez cette subvention du chemin de fer du Nord de Montréal à la Compagnie de chemin de fer de la rivière Ottawa. Quelle est la raison de ce changement ?

Sir WILFRID LAURIER : La raison en est, si je comprends bien, que la Compagnie du chemin de fer du Nord de Montréal a refusé de construire la ligne moyennant cette subvention, et cette compagnie-ci est prête à se charger de l'entreprise.

A la Compagnie du chemin de fer de la rivière Ottawa, pour une ligne ferrée depuis un point dans la paroisse de Saint-André, dans le comté d'Argenteuil, et un point dans la paroisse de Saint-Laurent, dans le comté de Jacques-Cartier, passant à travers les paroisses de Saint-Placide, Saint-Eustache et Saint-Martin, au lieu de la subvention accordée par l'item 10 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903, n'excédant pas 38 milles.

Sir WILFRID LAURIER : Cette subvention, l'année dernière, ne fut accordée à aucune compagnie. Cette année elle est votée à une compagnie qui a été organisée dans l'intervalle.

Pour une ligne de chemin de fer depuis Lardo jusqu'au lac La Flèche, Colombie Anglaise, au

lieu de la subvention accordée par l'item 28 de l'article 2 du chapitre 7 de 1901, n'excédant pas 30 milles.

M. SPROULE : Quelle est la compagnie qui doit recevoir cette subvention?

L'honorable M. EMMERSON : La Compagnie du Pacifique Canadien.

(11) A la Compagnie des houillères et du chemin de fer de Nicola à Kamloops et à la Similkameen, soit pour une ligne ferrée depuis le pont Spence ou son voisinage, sur la ligne du chemin de fer du Pacifique Canadien, jusqu'au lac Nicola, ou pour une ligne ferrée depuis le village de Coutlé ou son voisnage, dans une direction sud vers Princeton et Headley, au lieu de la subvention accordée par l'item 26 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903, n'excédant pas 45 milles.

M. GALLIHER : Je suggérerais au ministre des Chemins de fer et Canaux de retirer cet item, pour les raisons suivantes : L'année dernière une subvention fut accordée à la Compagnie de chemin de fer Nicola-Kamloops-Simikameen pour 45 milles de voie ferrée entre le pont de Spence et Nicola. Tout autour et à proximité du lac Nicola, il se trouve un grand nombre de grands ranches à bestiaux, de fermes, de petits ranches et de terrains houillers. Une des raisons données en faveur de l'octroi de cette subvention, l'année dernière, que je considérais bonne et que j'appuyai, c'est que ces propriétaires de ranches et cultivateurs étaient forcés de conduire leurs bestiaux à une distance de 45 milles avant de pouvoir atteindre le chemin de fer du Pacifique ; tandis qu'une fois ce chemin construit jusqu'au pont de Spence, ils se trouveraient à même de mettre leurs bestiaux et autres produits sur les trains à cet endroit. Au contraire, si la proposition actuelle est mise à exécution, le chemin de fer partira de Coutlée, près du lac Nicola, se dirigera vers le sud. Son point de départ se trouvera à quarante-cinq milles de distance du chemin de fer canadien du Pacifique, à un endroit où il n'y a pas de voie ferrée et encore beaucoup plus éloigné. Comme la construction d'un tel chemin ne serait d'aucune utilité pour les colons, je dois prier l'honorable ministre de le rayer de la liste.

L'honorable M. EMMERSON : Je propose que l'item n° 11 soit supprimé.

M. HAGGART : Qui sont les promoteurs de l'entreprise?

M. GALLIHER : Ce sont tous des gens de Sainte-Catherines, (Ont.) ou de Toronto, et appartenant à l'un et l'autre partis politiques.

M. HAGGART : Et plutôt à l'un qu'à l'autre?

M. GALLIHER : Mon honorable ami a plus d'expérience dans ces questions que je n'en ai.

M. HAGGART : Pourquoi demandent-ils l'alternative d'une autre route?

Sir WILFRID LAURIER.

M. GALLIHER : Une des raisons qu'ils m'on donnée est que, suivant eux, le chemin pourrait être construit plus rapidement de cette manière, non seulement ces 45 milles-là, mais les 45 milles qui les relieraient au pont de Spence. Ce raisonnement ne m'a pas semblé bon. Je parle entièrement dans l'intérêt de ces gens quand je dis que cette résolution devrait être biffée, sans nous occuper si la compagnie en souffre ou non.

La motion est adoptée.

Résolution 6.

La concession de ces subventions et leur versement à ces diverses compagnies respectivement, sont subordonnées à la condition que le Gouverneur en conseil pourra en tout temps accorder et assurer à tous les chemins de fer se raccordant avec les lignes et le pont ainsi subventionnés, des droits de libre parcours ou conventions de transports ou autres droits propres à leur donner toutes les facilités raisonnables et un tarif uniforme par mille et le Gouverneur en conseil aura en tout temps la réglementation absolue des tarifs à prélever et imposer par toutes les compagnies et sur tous les chemins de fer et le pont, par le présent subventionnés.

L'honorable M. FIELDING : Cette résolution est copiée de l'ancien acte qui fut rédigé à l'époque où l'Exécutif était chargé de la réglementation des tarifs. La commission des chemins de fer a pris la place de l'Exécutif sous ce rapport et l'article devrait être amendé en conséquence.

L'honorable M. EMMERSON : Je propose que cette résolution soit réservée et qu'un amendement soit rédigé en conformité du nouvel état de choses.

M. MACLEAN : J'aimerais à proposer un amendement comme article 6a :

6a. L'octroi de ladite subvention et son versement aux diverses compagnies sont subordonnés à la condition que l'Exécutif pourra en tout temps assurer à toutes les compagnies de téléphone faveur égale en ce qui regarde l'usage des gares et bâtiments de la compagnie pour communication téléphonique.

J'aimerais à savoir si le gouvernement va accepter cet amendement. Il s'agit d'obtenir pour ces compagnies ce qu'on supposait avoir obtenu pour elles par le moyen de l'article inséré dans la loi des chemins de fer lors de la session dernière. Je n'insisterai pas pour obtenir une réponse maintenant, mais je soumettrai l'amendement, afin que le ministre ait le temps de l'étudier.

L'honorable M. EMMERSON : Je le considérerai. Il est distinct des questions dont nous nous occupons en ce moment.

M. MACLEAN : Oui, et j'en fais un article distinct de l'acte des subsides, et je suis prêt à le mettre aux voix, si c'est nécessaire. Je voudrais simplement qu'il soit bien clair que ces subventions ne seront pas accordées aux compagnies qui ne mettront pas toutes

les compagnies de téléphones sur le même pied à ce point de vue.

L'honorable M. EMMERSON : Je ne puis l'accepter maintenant, mais je l'examinerai en vue de la 3e lecture.

Résolution 7 :

Toute compagnie recevant une subvention aux termes des présentes résolutions, ses successeurs ou ayants droits, et toute personne ou compagnie qui dirigera ou exploitera un chemin de fer ou une partie d'un chemin de fer subventionné par les présentes, seront tenues chaque année de fournir au gouvernement du Canada le transport gratuit de ses employés, fournitures, matériaux et dépêches sur la partie de la ligne pour laquelle cette subvention aura été reçue, et fourniront, chaque fois qu'ils en seront requis, des wagons-poste convenablement aménagés pour ce service postal ; et ces transport et service seront faits aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel ce service sera fait et la compagnie faisant ce service, et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par le Gouverneur en conseil ; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année du montant de la subvention reçue par la compagnie aux termes des présentes.

M. MACLEAN : Est-ce que cela veut dire le transport de tous les fonctionnaires de l'état ?

L'honorable M. EMMERSON : Oui.

M. MACLEAN : L'honorable ministre a-t-il une liste des fonctionnaires publics qui jouissent déjà du privilège du transport gratuit sur les chemins de fer de notre pays?

Résolution 10 :

Dès qu'il a été dûment conclu un contrat avec une compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer subventionnée par les présentes, le ministre des Chemins de fer et Canaux, à la demande de la compagnie et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, et un certificat de ce fonctionnaire attestant qu'il a fait un examen attentif des études, plans et profils de toute la ligne faisant l'objet dudit contrat et qu'il a dûment considéré la conformation physique de la contrée à traverser et les moyens de transport utilisables pour la construction, et mentionnant le coût probable et raisonnable de cette construction, peut, avec l'autorisation du Gouverneur en conseil, conclure une convention supplémentaire déterminant d'une manière définitive le chiffre maximum de la subvention à payer d'après ledit certificat de l'ingénieur en chef, et portant que la compagnie aura droit de recevoir, au minimum, le chiffre de la subvention ordinaire de $3,200 par mille, plus une quotité de soixante pour cent de la différence entre le chiffre ainsi déterminé et la somme de $3,200 par mille, s'il en est ; et la quotité restante de quarante pour cent ne sera versée qu'à l'achèvement de toute l'entreprise subventionnée, et seulement en tant qu'y donnera droit à la compagnie le coût effectif tel que définitivement déterminé par l'ingénieur en chef, pourvu toutefois,—

(a) que le coût estimatif ainsi certifié ne soit pas en moyenne inférieur à dix-huit mille dollars par mille pour la totalité de la longueur subventionnée ;

(b) qu'il ne sera versé aucune somme si ce n'est sur un certificat de l'ingénieur en chef attestant que l'ouvrage fait n'est pas inférieur au type spécifié au contrat passé avec la compagnie ;

(c) que la subvention ne dépassera en aucun cas la somme de dix mille quatre cent dollars par mille.

M. HAGGART : Le paiement en vertu de cet article, ne doit pas être basé sur le prix réel, il doit être calculé d'après le coût estimatif. Sûrement le paiement devrait se faire d'après le prix de revient véritable du chemin.

L'honorable M. EMMERSON : Cette disposition est en conformité du bill que nous avons passé l'autre jour. Elle est fondée sur la subvention primitive de $3,200 ; puis, à la suite d'estimations provisoires des travaux exécutés vous payez 60 pour 100.

M. BLAIN : Pour en revenir à la résolution n° 9, elle décrète que lorsque les rails d'acier ne peuvent être achetés au Canada de bonne qualité ou de la qualité requise, et à un prix raisonnable, ils pourront être obtenus et achetés ailleurs. J'aimerais à demander au ministre s'il est question du matériel roulant des wagons et des locomotives ? J'approuve la disposition de l'article 9 en ce qui regarde l'achat de rails d'acier au Canada, s'il est possible de se les procurer ici ; mais je pense que le gouvernement devrait aller plus loin et déclarer qu'aucune subvention ne sera accordée à moins que le matériel roulant ne soit également acheté au Canada.

L'honorable M. FIELDING : Je pense que les droits imposés protégeront suffisamment l'industrie canadienne. C'est la seule garantie qu'il soit possible de donner à cette industrie. Quand la loi fut passée, les rails étaient admis en franchise.

M. BARKER : Je suppose que la subvention serait déjà payée quand la compagnie en viendrait à acheter son matériel roulant, de sorte qu'une mesure de cette sorte ne serait pas facilement applicable.

Je reviens pour un instant à la résolution n° 6 ; je désire la modifier en remplaçant les mots Gouverneur en conseil par les mots " commission des chemins de fer du Canada ", dans les deux cas où les mots Gouverneur en conseil apparaissent.

M. HAGGART : J'imagine que le ministre a obtenu le consentement de Son Excellence le Gouverneur général à la présentation de ces résolutions ?

L'honorable M. FIELDING : Ce consentement a dû être obtenu avant aujourd'hui ; nous avons obtenu ce consentement au début.

M. HAGGART : Si vous y faites de sérieux changements, il va vous falloir obtenir son consentement de nouveau.

M. BLAIN : Le ministre des Finances a répondu à ma question en affirmant qu'à son avis les droits qui sont imposés auront l'effet, dans une certaine mesure, de protéger les fabricants canadiens de matériel roulant et de locomotives. Je ferai observer au ministre des Finances et au ministre des Chemins de fer que les droits peuvent bien dans une certaine mesure protéger les fabricants de ces articles au Canada ; mais à mon avis, ils ne sont pas suffisants ; car il reste acquis qu'en ces dernières années, un grand nombre de locomotives et une grande quantité de matériel roulant ont été achetés ailleurs, une forte proportion dans les Etats-Unis. Mon honorable ami hoche la tête, mais je ne pense pas me tromper.

L'honorable M. EMMERSON : Cela ne s'est pas produit depuis deux ou trois ans.

M. BLAIN : L'honorable ministre prétend-il qu'il n'y a pas eu de locomotives d'importées des Etats-Unis ?

L'honorable M. EMMERSON : Il n'y en a pas qui soient importées des Etats-Unis actuellement ; elles sont construites à Kingston.

M. BLAIN : Je suis bien persuadé que mon honorable ami se trompe à cet égard.

L'honorable M. PATERSON : L'honorable député de Peel (M. Blain) parle-t-il des chemins de fer de l'Etat ?

M. BLAIN : Je parle des locomotives dont on a besoin sur d'autres chemins de fer que l'Intercolonial, quand je dis que des sommes considérables sont payées par des Canadiens à des fabricants des Etats-Unis et d'Angleterre pour l'achat de locomotives et autre matériel roulant. Quand le ministre des Finances déclare que le tarif protège dans une certaine mesure l'industrie canadienne, je partage son avis, mais je dis qu'il ne la protège pas suffisamment. Le ministre propose dans la résolution n° 9 que chaque fois qu'il sera possible de se procurer au Canada des rails d'acier pour la construction de ces chemins de fer, ces rails devront être achetés ici, pourvu que la qualité et le prix en soient acceptables, de l'avis du ministre des Chemins de fer. Dès lors, pourquoi le gouvernement ne pourrait-il insérer une disposition édictant que ces subventions ne seront pas payées à moins que les compagnies de chemins de fer n'achètent leur matériel roulant au Canada ? Il ne saurait y avoir d'objection à cela.

L'honorable M. FIELDING : Je puis assurer à mon honorable ami que ce n'est pas nécessaire. Je pense que je ne me trompe pas en disant qu'il n'y a pas eu de locomotives, je pourrais même dire sans crainte de me tromper, qu'il n'y a pas eu de matériel roulant d'importés au Canada depuis deux ou trois ans, si ce n'est dans les cas où les fabricants canadiens étaient tellement occupés qu'ils ne pouvaient fournir ces articles. Cette déclaration est absolument exacte. Quant à ce qui est des locomotives, je sais que nos fabriques étaient très occupées, et si de ces locomotives ont été importées, c'est parce que les compagnies de chemin de fer ne pouvaient pas se les procurer au Canada. Ainsi donc, tout ce que mon honorable ami désire obtenir est déjà obtenu. Ma déclaration en ce qui regarde les locomotives, serait également exacte, je pense, en ce qui regarde le matériel roulant, si l'on excepte les voitures de la classe la plus élevée, comme les wagons-lits, etc., qui n'ont pas encore été construits au Canada.

M. BLAIN : Qu'on me permette de faire observer que la commission des chemins de fer, d'après les ordres ou avec l'approbation du gouvernement, a acheté une voiture du coût de $20,000, voiture qui n'a pas été fabriquée au Canada. Le ministre des Finances a perdu de vue cette circonstance, que l'honorable député de Toronto-ouest a signalée, la session dernière, en cette Chambre, savoir qu'un nombre considérable de pièces entrant dans la construction des locomotives ont été importées, l'année dernière, et que des commandes importantes ont été données par la Compagnie du Pacifique Canadien.

Ce n'est pas répondre à mon honorable ami que de dire que ces pièces seraient achetées ici si les ateliers n'étaient pas si occupés. Ce que je dis, c'est qu'une compagnie quelconque de chemin de fer ou une association quelconque d'individus constituée en compagnie pour la construction d'un chemin de fer au Canada et recevant une subvention du parlement, devrait être tenue de promettre que le matériel roulant jusqu'au dernier dollar serait fabriqué au Canada et l'argent pour cette fin payé au peuple canadien. C'est faire bon marché de l'objection que de dire que les fabriques ont trop d'ouvrage ; c'est là une vieille histoire.

L'honorable M. FIELDING : Oui.

M. BLAIN : Le ministre des Finances dit oui.

L'honorable M. FIELDING : Elle est vieille de huit ans aujourd'hui.

M. BLAIN : L'histoire est trop vieille ; elle commence à être usée ; le gouvernement devrait cesser de nous en rabattre les oreilles. Je déclare que si ces compagnies sont financièrement en mesure de construire les chemins de fer, elles sont financièrement en mesure d'établir des ateliers au Canada pour la construction de matériel roulant. Nous ne pouvons espérer développer notre pays et en faire un grand pays manufacturier, si nous prélevons dans la caisse publique de fortes sommes, chaque année, pour la construction de chemins de fer, tout en permettant qu'une forte partie des deniers

employés pour l'aménagement de ces chemins de fer en matériel roulant s'écoule aux Etats-Unis ou vers d'autres pays. L'honorable ministre des Finances propose qu'il soit obligatoire d'acheter au Canada les rails d'acier dans tous les cas où il sera possible de se les procurer ici ; et pourtant, il n'est pas sans savoir qu'il ne se fabrique pas de rails d'acier au Canada aujourd'hui. Il y a deux ans, l'honorable ministre déclarait qu'à brève échéance il se fabriquerait des rails d'acier au Canada, dans sa propre province, grâce à l'aide magnifique que son gouvernement accordait à cette industrie. Ce laps de temps s'est écoulé, et il ne se fabrique pas encore de rails, de sorte que le ministre n'en souffle plus mot. Si le gouvernement désire édicter qu'il faudra se procurer les rails d'acier au Canada chaque fois que la chose sera possible, assurément, la même règle devrait être édictée en ce qui regarde les wagons à marchandises, les voitures-lits et les locomotives dont il se fabrique un grand nombre au Canada.

M. BLAIN : Excellente, si elle n'était pas regarde la fabrication des rails, je suis heureux de pouvoir informer mon honorable ami que, non seulement dans ma province, mais dans la sienne, il va se fabriquer des rails d'ici à quelques semaines, certainement d'ici à quelques mois ; de sorte que mon honorable ami sera en mesure de nous féliciter sous peu de la complète réalisation de nos espérances sous ce rapport.

M. BLAIN : Vous pouvez bien faire cette déclaration à la Chambre tant qu'il vous plaira ; mais nous n'avons pas oublié qu'un mois avant la dernière élection générale, en octobre 1900, notre gouvernement conclut un arrangement avec la Compagnie Clergue, du Sault-Sainte-Marie, Ont., pour la fourniture d'une très grande quantité de rails, et ce contrat couvrait une période de cinq ans.

L'honorable M. FIELDING : N'était-ce pas là une mesure opportune ?

M. BLAIN Excellente, si elle n'était pas prise dans un but électoral, et si elle finit par donner des résultats. Le malheur c'est que mon ami fait ces déclarations, qu'il désire s'en attribuer du mérite, et d'autre part, bien que le marché ait été passé en 1900, nous voici rendus à l'année 1904 sans qu'il ait été fabriqué de rails au Saut. Je ne dis pas qu'il n'en a pas été fabriqué du tout, mais virtuellement, il n'en a pas été fabriqué. Je ne pense pas me tromper non plus en disant que dans la province même du ministre des Finances, dans laquelle, d'après sa déclaration, il y a quelques années, il devait se fabriquer des rails d'acier, il ne s'en fabrique pas encore actuellement.

L'honorable M. FIELDING : Mon honorable ami se trompe quand il déclare qu'il y a plusieurs années j'aurais annoncé qu'il allait se fabriquer sur-le-champ des rails d'acier dans ma propre province.

M. BLAIN : Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai déclaré que mon honorable ami, lors de la discussion du marché passé par M. Blair, alors ministre des Chemins de fer, pour la fourniture de rails d'acier, a déclaré qu'il allait se fabriquer des rails d'acier, non seulement, dans la province d'Ontario, mais dans sa propre province.

L'honorable M. FIELDING: Parfaitement; et ces deux prédictions vont se réaliser d'ici à quelques mois, sinon d'ici à quelques semaines. Lorsque mon honorable ami déclare qu'il ne s'est pas fabriqué de rails, il se trompe légèrement. Je ne saurais dire quelle quantité il en a été fabriqué au Sault, mais il en a été fabriqué une certaine quantité ; ces rails ont été livrés à l'Intercolonial et sont en usage actuellement sur ce chemin.

M. BLAIN : Combien?

L'honorable M. FIELDING : Je ne saurais dire le nombre. Mon honorable ami, je pense, nous a critiqués dans le temps pour avoir passé ce marché. A tout événement, nous nous sommes efforcés de stimuler l'industrie de la fabrication des rails au Canada, dans sa propre province d'Ontario, et il devrait, semble-t-il, nous témoigner de la reconnaisance pour ce que nous avons fait, même, si dans l'intervalle, l'industrie au Sault et à Sydney a éprouvé des difficultés. Nous devrions pouvoir nous réjouir de ce que ces industries triomphent de toutes les difficultés et de ce qu'à une date relativement prochaine, il va se fabriquer des rails d'acier à la fois au Sault-Sainte-Marie et à Sydney. Une fois la résolution modifiée, comme nous le suggérons, la situation sera exactement la même qu'elle est aujourd'hui. La proposition que l'honorable député voudrait voir adoptée prescrirait, comme nous le faisons pour les rails, que toutes les compagnies de chemin de fer devront se procurer leur matériel roulant au Canada chaque fois qu'il sera possible de se le procurer à des prix aussi favorables qu'à l'étranger. C'est exactement ce qui se produit aujourd'hui. J'ai dit qu'il était à ma connaissance que les ateliers pour la construction de locomotives à Kingston ne pouvaient pas suffire aux commandes depuis une année ou deux. Il se peut qu'aujourd'hui ces ateliers soient moins occupés et puissent accepter de nouvelles commandes ; mais je sais qu'à plusieurs reprises, ces usines canadiennes ne se sont pas trouvées en mesure d'accepter de commandes ; et ce n'est que dans ces circonstances que les compagnies de chemin de fer s'adressent à l'étranger. Je ne pense pas me tromper en disant qu'il n'a pas été importé de locomotives au Canada depuis deux ou trois ans, si ce n'est dans les cas où les ateliers canadiens n'étaient pas en mesure de remplir les commandes. Si vous comprenez le matériel roulant dans les termes de cette disposition de la loi, vous vous trouvez à laisser les choses dans l'état où elles sont actellement ; car il n'est pas importé de ma-

tériel roulant au Canada aujourd'hui, du moins à ma connaisasnce, abstraction faite des ouvrages tout à fait spéciaux. Je ne discute pas la question de savoir s'il était sage ou non de la part de la Commission des chemins de fer de se commander une voiture de la nature de celle qu'elle a achetée ; mais il est certain qu'une voiture de ce modèle ne pouvait être fabriquée au Canada. C'est l'absolue vérité.

M. BLAIN : C'est encore là un autre cas où le gouvernement cherche à se dispenser de recourir à la protection en accordant aux fabricants des faveurs spéciales. Il aurait valu beaucoup mieux que le gouvernement, au lieu d'accorder de ces faveurs spéciales, eût imposé un droit sur les rails d'acier, droit suffisamment élevé pour engager les Canadiens entreprenants à placer leurs capitaux dans cette industrie. L'honorable ministre a cherché à appliquer une politique de primes, sans que le peuple canadien en ait été beaucoup favorisé et sans que le gouvernement en ait recueilli beaucoup de lauriers; car après quatre ans de primes, il s'importe encore des rails d'acier. Le ministre des Finances a déclaré que la voiture officielle de la commission des chemins de fer ne pouvait tre construite en Canada.

L'honorable M. FIELDING : Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit qu'on avait discuté la question de savoir si la Commission des chemins de fer avait réellement besoin d'une voiture de ce modèle ; mais j'ai ajouté qu'une voiture de ce modèle ne pouvait assurément pas être construite au Canada.

M. BLAIN : Ne pouvait pas être construite, dites-vous?

L'honorable M. FIELDING : Certainement ; il ne s'en fabrique pas au Canada.

M. BLAIN : Je n'hésite pas à déclarer qu'il se trouve suffisamment de gens entreprenants au Canada pour fabriquer une voiture convenable pour la Commission des chemins de fer ; et nos fabricants auraient construit cette voiture——

M. EMMERSON : Ils ont tous été priés de le faire et ont refusé.

M. BLAIN : Alors, dans ce cas, le gouvernement aurait dû refuser de voter les fonds pour l'achat d'une telle voiture jusqu'à ce qu'il y en eut de fabriqué au Canada; et la Commission des chemins de fer n'aurait pas été tant à plaindre dans l'intervalle.

L'honorable M. FIELDING : C'est là une tout autre question. Je dois signaler une erreur assez importante commise par mon honorable ami. Il déclare que depuis quatre ans nous avons eu pour politique d'encourager au moyen de primes la fabrication des rails d'acier, et qu'il n'en était rien résulté. Mon honorable ami rêve. Il n'existe pas de politique de prime à la fabrication des rails d'acier.

M. BLAIN : C'est de la subtilité.

L'honorable M. FIELDING : Pas du tout.

M. BLAIN : J'accepte votre rectification L'honorable ministre sait très bien que son gouvernement a passé marché avec une maison canadienne pour la fourniture de rails d'acier.

L'honorable M. FIELDING : C'est une autre question.

M. BLAIN : Si le gouvernement avait imposé un droit suffisant sur les rails d'acier il y a cinq ans, quelque maison entreprenante aurait placé des capitaux dans cette entreprise et fabriquerait des rails d'acier au Canada à l'heure qu'il est.

L'honorable M. FIELDING : Je me suis contenté de faire remarquer à mon honorable ami que le gouvernement n'a pas adopté pour politique de donner une prime à la fabrication de rails d'acier.

M. BLAIN : La politique du gouvernement a été plutôt d'accorder des primes que de protéger les industries.

L'honorable M. FIELDING : Ce serait là une question qui pourrait fort bien se discuter si nous en étions à parler des primes généralement.

M. ALEX. JOHNSTON : Avec la permission de la Chambre, je dirai qua la Compagnie des forges et aciéries " Dominion " est à compléter de plus rapidement possible la construction d'une usine pour la fabrication des rails d'acier. Il y a quelque temps, cette compagnie a envoyé en Angleterre de ses saumons d'acier et en fit fabriquer des rails, et ces rails d'acier ont été jugés excellents par l'expert du gouvernement. Le rapport qui se trouve produit au département des Chemins de fer et Canaux établit que ces rails sont d'une qualité très supérieure. Un certain nombre de ces rails ont été employés sur le chemin de fer Intercolonial et d'autres ont été envoyés au chemin de fer Canadien du Pacifique et au Grand Tronc. La Compagnie des forges et aciéries " Dominion " accepte actuellement des commandes pour la fabrication de rails d'acier à être livrées au printemps à n'importe quelle compagnie de chemin de fer. Il a été démontré que ces rails sont d'excellente qualité. Je ne m'arrêterai pas davantage sur ce point, mais je désire donner un mot de réponse à mon honorable ami de Peel (M. Blain). Il déclare que le présent gouvernement aurait dû, il y a cinq ans, établir un droit élevé sur les importations de rails d'acier. Je partage l'avis de l'honorable député à cet égard ; mais je lui rappellerai que c'est précisément ce que le gouvernement actuel a fait. Les particuliers intéressés dans la fabrication des rails d'acier au Canada vinrent trouver le gouvernement et lui soumirent une proposition que celui-ci approuva. Mais je rappellerai à mon honorable ami (M. Blain) que certains particu-

liers de la Nouvelle-Ecosse qui étaient intéressés dans la fabrication des rails d'acier étaient venus trouver jadis le gouvernement conservateur et lui avaient demandé d'imposer un droit sur les rails d'acier; et je n'hésite pas à dire que le gouvernement conservateur refusa nettement, absolument, de le faire.

M. CLANCY : Quelle preuve en avez-vous ?

M. ALEX. JOHNSTON : J'en fournirai à mon honorable ami une preuve qu'il ne pourra contredire.

M. CLANCY : Je serai heureux que vous me la fournissiez.

M. ALEX. JOHNSTON : Si mon honorable ami veut bien consulter la collection du journal " Industrial Canada ", il y trouvera ce renseignement. En outre, si l'honorable député veut consulter ceux qui sont intéressés dans la fabrication de rails d'acier au Canada, il constatera qu'une demande de cette nature avait été faite au gouvernement conservateur dès l'année 1887, et repoussée par lui.

A tout événement, personne ne niera que bien qu'il existât des droits sur tous les autres articles, il n'en existait pas, avant l'année dernière, sur les rails d'acier. Les états de service de l'ancien gouvernement et ceux du gouvernement actuel sont sous les yeux du peuple, et je n'hésite pas à déclarer que le peuple approuvera la politique du gouvernement actuel en ce qui regarde l'industrie des rails d'acier, de préférence à celle suivie par l'ancien gouvernement.

M. BLAIN : Combien de rails d'acier a-t-il été fabriqué dans la Nouvelle-Ecosse depuis 1896 ?

M. ALEX. JOHNSTON : Il n'a pas été fabriqué de rails dans ma province depuis 1896 ; mais je puis dire à l'honorable député qu'avant même 1896, nous avions dans la Nouvelle-Ecosse tous les éléments nécessaires au succès d'une industrie de fabrication de rails, et que cette industrie ne fut pas établie. En 1898, ceux intéressés dans la fabrication de l'acier et du fer exposèrent les avantages de l'entreprise au gouvernement libéral, et grâce à l'encouragement qui leur fut donné, ils établirent une magnifique aciérie dans le comté que j'ai l'honneur de représenter. Je puis dire qu'il existe deux établissements de cette nature, dans le comté de Cap-Breton aujourd'hui. Mon honorable ami croit peut-être que ces industries n'ont pas eu un plein succès, mais je suis en mesure de lui dire que jusqu'aujourd'hui, elles ont assez bien réussi, et que leur succès futur est assuré. J'ajouterai que l'établissement d'une usine pour la fabrication de rails d'acier est poussée le plus rapidement possible. Dans ce moment même, la compagnie est prête à recevoir des commandes pour la fabrication de rails d'acier dont elle fera la livraison au printemps.

M. SPROULE : Je désire rectifier une déclaration que l'honorable député a faite. A moins qu'il ne soit dans l'erreur, nous avons été mal renseignés : la compagnie du Sault a demandé qu'il fût imposé un droit d'entrée sur les rails d'acier. M. Clergue a déclaré à Toronto qu'un droit devrait être imposé sur l'importation de rails d'acier ; le gouvernement n'a pas voulu agréer cette demande, mais pour se concilier la compagnie, il a passé marché avec elle pour la fabrication de rails d'acier à un prix assez élevé.

L'honorable M. FIELDING : L'honorable député a admis un fait important : que nous avons proposé l'imposition d'un droit sur les rails d'acier, et qu'en vertu des dispositions du statut, des usines pour la fabrication de rails de cette nature sont en activité aujourd'hui.

M. CLANCY : Je demanderai au ministre des Finances si les rails d'acier sont admis à l'heure qu'il est en franchise? Comme il le sait, sa promesse se trouve consignée aux statuts, qu'aussitôt qu'il pourra être fabriqué des rails d'acier de la qualité voulue au Canada, les droits sur l'importation de rails de cette nature seront mis en vigueur. Nous avons l'assurance de la part de l'honorable ministre qui vient de parler que déjà il se fabrique des rails d'acier d'une admirable qualité.

L'honorable M. FIELDING : Non.

M. CLANCY : Je ne contredirai pas le ministre des Finances. Je lui laisserai tirer l'affaire au clair avec ses amis. Mais je crois savoir que déjà des rails d'acier fabriqués au Sault sont en usage sur le chemin de fer Intercolonial. Sont-ils d'assez bonne qualité pour que l'honorable ministre veuille encourager l'industrie par la mise en vigueur des droits en question ?

L'honorable M. FIELDING : Mon honorable ami n'a pas parfaitement saisi le sens des paroles de l'honorable député de Cap-Breton. Celui-ci n'a pas dit qu'il se fabriquait des rails d'acier à Sydney, et ce qui est vrai, c'est que les promoteurs de l'usine de Sydney, en vue de mettre leur acier à l'épreuve et en vue d'établir qu'il est utilisable pour la fabrication de rails d'acier, ont envoyé une certaine quantité de cet acier en Grande Bretagne et en ont fait faire des rails qui ont été réexpédiés au Canada et utilisés sur le chemin de fer Intercolonial. Il n'a pas encore été fabriqué de rails d'acier à Sydney pour la vente. Il en a été fabriqué au Sault, et des mesures ont été prises, je pense, pour rouvrir les ateliers. Les usines de Sydney seront prêtes sous peu à fabriquer des rails, et la loi prescrit qu'une fois cela arrivé, le droit sera mis en vigueur. Il se peut que ce temps ne soit pas éloigné.

M. CLANCY : Le contrat avec la Compagnie du Sault est-il toujours en vigueur ?

L'honorable M. FIELDING : C'est là une question qui relève du département des

Chemins de fer ; mais je crois que le contrat est périmé.

M. SPROULE : On y fabriquait des rails ; je les ai vus en fabriquer là.

L'honorable M. FIELDING : On y fabriquait des rails à l'époque où le contrat fut passé. La disposition statutaire relative à l'imposition du droit est de date postérieure.

M. CLANCY : L'honorable ministre nous a dit qu'un certain nombre de ces rails avaient été posés sur le chemin de fer Intercolonial.

L'honorable M. FIELDING : Oui.

M. CLANCY : Pense-t-il que la qualité était asez bonne pour le justifier de mettre en vigueur la disposition du statut relatif à l'imposition d'un droit dans le cas où il en pourrait être obtenu une quantité suffisante ?

L'honorable M. FIELDING : Franchement, je le pense.

M. SAM. HUGHES : Je crois qu'il y a quelque chose de défectueux dans l'acier produit aux usines Clergue ; l'honorable ministre peut-il nous renseigner à ce sujet ?

L'honorable M. FIELDING : Je crois que la plus grande partie des rails fabriqués ont été trouvés satisfaisantes. Une certaine proportion ne fut pas trouvée satisfaisante et fut mise de côté. Mais cette négociation eut lieu il y a plusieurs années, et je ne me rappelle pas tous les détails.

M. MACLEAN : J'ai proposé une résolution en l'absence du premier ministre ; je l'ai donnée au ministre des Chemins de fer qui avait promis de l'examiner. Je consens volontiers à ce que le comité fasse rapport des résolutions, et lors de leur troisième lecture, je soulèverai la question de nouveau.

M. KAULBACH : Je ne puis cacher mon désappointement de ce que les résolutions actuellement soumises au parlement et qui accordent des subventions si nombreuses et si importantes pour la construction de chemins de fer en diverses parties du Canada n'en renferment pas pour l'extrémité septentrionale du comté que j'ai l'honneur de représenter et qui mérite grandement d'être assisté de cette manière. Lors du mois d'avril dernier, je m'adressai par lettre au ministre des Chemins de fer, lui renouvelant les demandes antérieures en vue de la continuation d'une ligne de chemin de fer à partir de New-Germany, au point de croisement du chemin de fer Caledonia and Central, jusqu'à la colonie de Foster et New-Ross, et de là, par la vallée de la rivière Gold jusqu'au bassin de Chester, pour se relier au chemin de fer Halifax and South Western. Je demandai qu'il fut accordé une subvention pour la construction d'une telle voie ferrée, et je démontrai l'importance de l'établissement d'un chemin de cette nature pour les colons établis le long de la route, et en vue du développement des ressources et de la colonisation de ce pays riche en terres arables, en bois et en minéraux. Il ne se trouve pas de plus beau pays dans la Nouvelle-Ecosse. Je montrai, en outre, que ce chemin fournirait un moyen de communication pour les gens de ce pays, un moyen d'écoulement pour leurs produits ; les colons ne seraient plus soumis à l'inconvénient dont ils souffrent actuellement, de voyager par un grand chemin ou portage qui ne vaut guère mieux par endroits que le plein champ. Je ne dois pas oublier de dire ici que le paysage le long du chemin projeté est un enchaînement de points de vue toujours nouveaux ; sur une distance de bien des milles, il se déroule un pays des plus pittoresques, à sol très productif; pays de coteau et de vallons, de lacs et de cours d'eau aux eaux poissonneuses. Il se publie des brochures où l'on offre en vente des fermes excellentes dans l'Ontario et dans l'Ouest ; mais on ne dit rien des vastes étendues de sol arable qui se trouvent dans la Nouvelle-Ecosse. Dans le comté de Lunenburg, notamment dans le district dont je viens de parler, New-Germany, Forster-Settlement, New-Ross et lieux adjacents, on peut récolter les fruits en abondance, et les plus beaux fruits. C'est un joli spectacle que celui des beaux vergers des cultivateurs de cette région, ployant sous le poids des pommes écarlates, des raisins succulents, des prunes empourprées par le soleil et des poires rivalisant de grosseur.

Cette récolte à elle seule contribue dans une grande mesure au confort et à la richesse du cultivateur et de l'horticulteur de cette région, quand il y met le soin et l'habileté voulus. Comme aujourd'hui, les gens passent des journées à se rendre au marché et à revenir, le manque de bons chemins se fait péniblement sentir et les porte au découragement ; tandis que s'il était construit un chemin de fer, la distance serait supprimée, beaucoup de temps et d'argent seraient économisés, et les jeunes gens, promesse du pays, seraient disposés à rester dans le village natal et à s'y faire un établissement, au lieu d'aller aux Etats-Unis où ils s'en vont actuellement chercher l'emploi qu'ils ne trouvent pas chez eux, par suite des difficultés et des inconvénients dont je viens de parler. Nous dépensons tous les jours de fortes sommes pour faire venir des colons de l'étranger et les fixer dans le Nord-Ouest, tandis qu'en construisant un chemin de fer de New-Germany à New-Ross, pour la desserte des établissements avoisinant New-Burn, Woodstock et autres lieux, nous engagerions nos jeunes gens à rester au pays et à se faire un foyer moyennant une dépense relativement faible de temps et d'argent, et avec l'espérance de pouvoir se livrer à un travail rémunérateur. J'espère qu'on ne pensera pas que j'exagère les choses, M. le président, car je sais de quoi je parle ; je connais personnellement les res-

sources de ce pays et je sais à quel point ces gens souffrent du manque d'un chemin de fer.

L'honorable M. FIELDING : Je ferai observer à mon honorable ami que ce sont toutes là d'anciennes subventions que nous sommes à voter de nouveau parce qu'elles sont à la veille d'être périmées. Il ne s'y trouve pas de subventions pour la province d'où mon honorable ami vient, et dont je viens moi-même de parler, pour l'excellente raison que les compagnies chargées de la construction des divers chemins de fer dans notre province sont toutes à pousser les travaux. Il est certain que les chemins de fer qui desservent son comté et le mien sont en bonne voie d'établissement.

J'ai toute raison de croire que le chemin de fer dont mon honorable ami parle particulièrement traverse un excellent pays, et j'approuve cordialement ce qu'il en a dit ; mais son comté n'a pas été négligé, loin de là, en matière de construction de chemin de fer, et quand même il ne réussirait pas à obtenir la subvention qu'il demande pour la ligne dont il a parlé, il n'aurait aucune raison de se plaindre.

M. KAULBACH: J'approuve entièrement ce qu'on a fait jusqu'à présent. J'espère que le chemin de fer Halifax and South Western qui traverse le comté de Shelburne donnera tous les résultats que le gouvernement en attend. C'est un chemin très utile surtout pour les pêcheurs en vue de l'exportation de leur poisson vers l'ouest en compartiments frigorifiques. Je ne critique pas la construction de ce chemin, car il aidera à développer les ressources du pays ; mais j'espère toujours que mon honorable ami le ministre des Finances se rendra compte de la nécessité de l'établissement d'un chemin entre New-Germany et New-Ross desservant la vallée de la rivière Gold et se raccordant avec le chemin de fer Halifax and South Western. J'ai confiance qu'il fera en sorte de déterminer l'exécution de cette entreprise à très brève échéance.

Est-ce que le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas reçu une demande de la part de la Compagnie du chemin de fer de Tilsonburg-Collingwood pour une subvention supplémentaire en addition à la subvention qui lui a été votée l'année dernière ? Cette subvention était pour vingt-cinq milles de voie, mais la compagnie ne pouvait pas lancer l'affaire sur une entreprise aussi peu considérable.

L'honorable M. EMMERSON : J'en ai perdu le souvenir.

Je vois que ce paragraphe a été modifié par la suppression des mots " Gouverneur en conseil des ministres ". Je pense que cette formule devrait être rétablie, et je propose, en conséquence, un nouvel examen du paragraphe 6.

La Chambre décide de remettre en délibération le paragraphe 6.

L'honorable M. EMMERSON : Je propose de rétablir dans le paragraphe les mots: " Gouverneur en conseil des ministres ".

M. BARKER : Si ces mots sont rétablis également un peu plus loin dans le même paragraphe, le Gouverneur en conseil des ministres va se trouver avoir l'autorité absolue en toutes circonstances pour régler les tarifs et les péages. Pourtant, cela rentre dans les attributions de la Commission des chemins de fer.

L'honorable M. EMMERSON : On peut toujours intejeter appel au Gouverneur en conseil des ministres, qui statue en dernier ressort.

M. SPROULE : Mais la compétence du conseil des ministres est du caractère d'un tribunal d'appel seulement.

L'honorable M. EMMERSON : Cette modification s'impose. La pensée du législateur sera plus clairement exprimée avec la formule; " Gouverneur en conseil des ministres ".

M. HAGGART : Le paragraphe se lira donc ainsi:

Et le Gouverneur en conseil des ministres aura dans tous les cas autorité absolue pour régler les tarifs et les péages établis et perçus par l'une quelconque des compagnies, des chemins de fer, et le pont subventionnés en vertu des présentes.

Vous enlevez donc complètement ce contrôle à la Commission des chemins de fer ?

L'honorable M. EMMERSON : Je ne fais que rétablir ce contrôle dans les conditions dans lesquelles il était exercé auparavant.

M. HENDERSON : En deuxième lieu, le paragraphe portait : " et la Commission des chemins de fer " ; mais le ministre propose de supprimer ces mots et de les remplacer par ceux-ci : " et le Gouverneur en conseil des ministres." Cela est tout à fait contraire à l'esprit de la loi sur les chemins de fer, qui donnait toute autorité à la commission des chemins de fer.

Certes, nous espérons bien que le ministre n'insistera pas, au moment où la session expire, pour changer ainsi, sans avis préalable, toute la loi sur ce point.

M. HAGGART : Non seulement vous soustrayez à l'autorité de la Commission des chemins de fer les lignes à construire visées dans ce projet de résolutions, mais vous y comprenez même toutes les lignes subventionnées, à quelque titre que ce soit. C'est ce que vous dites par ces mots :

Et le Gouverneur en conseil des ministres aura dans tous les cas autorité absolue pour régler les tarifs et les péages établis et perçus par l'une quelconque des compagnies, des chemins de fer, et le pont subventionnés en vertu des présentes.

L'honorable M. EMMERSON : Ce texte n'enlève rien aux attributions de la commission des chemins de fer.

M. HAGGART : Alors, j'ai oublié le sens des mots.

M. SPROULE : Lorsque notre honorable ami le député d'York-est (M. Maclean) développa sa proposition relative au tarif de 2 sous, le gouvernement y répondit en disant que la Commission des chemins de fer avait toute autorité pour régler les tarifs, excepté dans les cas au sujet desquels le droit d'appel est prévu, et qu'il serait regrettable que le parlement modifiât la loi de façon à enlever cette autorité à la commission.

Or, on propose aujourd'hui une modification au texte de la loi, qui aurait pour conséquence de soumettre la même matière concurremment à deux juridictions différentes. Supposez que l'une se prononce en faveur d'un certain tarif et que l'autre en favorise un différent, comment allez-vous arranger cela?

Et puis, il y a le cas signalé par notre honorable collègue de Lanark-sud (M. Haggart). Un des chemins de fer visés dans le projet de résolutions est le Pacifique-Canadien, dont les tarifs sont soustraits, nous assure-t-on, à l'autorité du gouvernement. Est-ce un truc pour arriver à exercer cette autorité sur les tarifs établis par ce chemin de fer ?

Sir WILFRID LAURIER : C'est une objection qui mérite d'être examinée. Je conseillerai donc à mon honorable collègue des Chemins de fer de laisser le comité faire rapport que les résolutions sont adoptées, puis de déposer son bill, et ce point pourra alors être étudié avant la formalité de la deuxième lecture.

Le comité fait son rapport ; les résolutions sont lues la première et la deuxième fois et adoptées.

L'honorable M. EMMERSON dépose le bill (n° 171) basé sur les résolutions adoptées et portant approbation de subventions aux lignes de chemins de fer y mentionnées.

MODIFICATION DE LA LOI DE 1902 SUR LES COMPAGNIES COMMERCIALES.

L'honorable M. FIELDING (ministre des Finances) propose la seconde lecture du bill (n° 164), adopté par le Sénat, ayant pour objet de modifier la loi de 1902 sur les compagnies commerciales.

Dit le ministre : Ce bill a été présenté et adopté au Sénat. Il vise principalement les entreprises de travaux sur les chemins de fer. La loi sur les compagnies décrète que les compagnies pourront être autorisées par lettres patentes pour divers objets ; mais la loi ajoute que nulle compagnie ayant pour objet la construction des voies ferrées, des lignes télégraphiques ou téléphoniques ne pourront être autorisées par lettres patentes. Ce qui revient à dire qu'une compagnie de chemin de fer ne peut pas être formée par lettres patentes ; il faut une autorisation donnée par le parlement au moyen d'une loi spéciale.

Ce projet de loi a pour objet d'établir clairement, en modifiant la loi des compagnies à cet égard, que si les compagnies de chemins de fer ne peuvent pas être autorisées par lettres patentes, toutefois, cette forme d'autorisation pourra être donnée aux sociétés constituées pour entreprendre des travaux de chemin de fer.

Voici, au surplus, ce que dit le bill à ce sujet :

(3) Rien au présent article, ni en aucune charte, ni en aucunes lettres patentes émises ou à émettre, ne sera considéré comme empêchant une compagnie à laquelle s'applique le présent acte d'agir comme entrepreneur en matière de construction de chemins de fer, de télégraphes ou téléphones.

D'après ce texte, j'incline à penser qu'une société formée, disons, pour exploiter une fromagerie, pourrait entreprendre la construction de voies ferrées. Evidemment, ce n'est pas le but qu'on a visé. Cependant, le gouvernement a l'intention de présenter un amendement pour rendre cette disposition bien claire sur ce point : que seules les compagnies autorisées pour la construction des chemins de fer pourront entreprendre des travaux de cette espèce.

M. HAGGART : L'amendement aura-t-il un effet rétroactif ? Pourra-t-on l'invoquer dans les causes pendantes?

L'honorable M. FIELDING : Il n'en est pas question, et je ne connais aucune affaire engagée sur ce point.

L'article 2 du projet corrige une erreur d'écriture dans la traduction française. L'article 3 statue sur une nouvelle subdivision des parts, pour accommoder les actionnaires. L'article 4 est relatif à la faculté d'emprunt de la compagnie. La loi limite actuellement la faculté des compagnies à l'égard de l'émission d'obligations. Pour éviter tout équivoque, on a proposé l'adjonction de l'alinéa suivant :

Les limitations et restrictions contenues dans cet article ne s'appliqueront pas aux emprunts de deniers faits par la compagnie sur lettres de change ou billets à ordre faits, tirés, acceptés ou endossés par la compagnie ou en sa faveur.

Ce bill a été adopté par le Sénat, et je n'ai aucun doute que le projet a été soigneusement étudié.

M. SAM. HUGHES : Est-ce que ce bill n'est pas né dans la Chambre des communes?

L'honorable M. FIELDING : Non, c'est un projet de loi du Sénat.

M. BARKER : Il a été déposé sur ce bureau par l'honorable député d'Essex-sud (M. Cowan.)

M. l'ORATEUR : Le bill en discussion?

M. BARKER : Un bill contenant une proposition identique.

M. SPROULE : Nous avons certainement discuté une disposition identique. Peut-être

se trouvait-elle dans un amendement proposé à la loi des chemins de fer ; mais aujourd'hui on la fait reparaître dans un bill modifiant la loi sur les compagnies commerciales. Elle a fait le sujet d'un débat en cette Chambre, et le ministre des Finances doit en avoir eu connaissance. Si je m'en souviens bien, c'est lui-même qui a déclaré, au moment de l'exposé des motifs, que la proposition n'était guère acceptable.

La discussion en fut ajournée, puis finalement le bill fut retiré. Aujourd'hui, il est évident que les promoteurs se sont présentés au Sénat pour s'assurer, au moyen d'un amendement à la loi sur les compagnies commerciales, ce qu'il n'ont pu obtenir de nous directement.

Au moment de l'examen de cette proposition de loi, j'ai porté à l'attention de nos collègues un cas particulier concernant l'établissement d'un chemin de fer à Hamilton. Les membres de la compagnie du chemin de fer composaient également la société de construction de ce chemin de fer. Ils firent venir de l'étranger des entrepreneurs pour exécuter les travaux, et ces étrangers refusèrent de payer leurs ouvriers. Lorsque le gouvernement intervint pour forcer la compagnie à faire honneur à ses obligations, il découvrit que cette compagnie avait son siège social dans l'Illinois, je crois, et il se trouva dans l'impuissance de faire exécuter ses ordres.

Nous tombâmes d'accord à cette époque pour reconnaître que le régime de l'autorisation de ces compagnies de construction était vicieux dans son principe, et le parlement refusa par la suite de conférer de nouveaux privilèges de ce genre. Je constate qu'on se livre en ce moment à une tentative pour ressusciter un régime unanimement condamné il y a longtemps déjà.

L'honorable M. FIELDING : Je n'ai aucun souvenir du débat rappelé par notre honorable ami (M. Sproule). Tout ce que je sais, c'est que le ministre de la Justice, dont le nom apparaît sur le bill, a dû s'absenter d'Ottawa, et qu'il m'a prié d'en proposer pour lui la deuxième lecture.

Je crois que l'objet du projet de loi a été suffisamment expliqué. A moins de très sérieux motifs pour en retarder l'adoption, je pense que la Chambre ferait bien d'admettre ce bill en première délibération ; il sera donné plus tard ample occasion de le discuter, avant l'adoption définitive.

M. SPROULE : A ce propos, j'observerai que le ministre des Finances était dans la salle lors de la discussion de la proposition de loi présentée par le député d'Essex-sud (M. Cowan) au nom du député de Simcoe (M. McCarthy). Il fut parfaitement compris à cette époque, je crois, que la proposition visait l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique. On y arrive petit à petit.

L'honorable M. FIELDING : Mes souvenirs de cet incident sont confus ; mais je ne pense pas que ce bill vise aucune compagnie. Voilà déjà plusieurs mois que cette session dure, et il est possible que j'aie oublié bien des événements qui se seraient produits au début de nos travaux.

La motion est retirée.

A six heures, la Chambre suspend sa séance.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend ses travaux à huit heures.

VOIES ET MOYENS—COMMISSION DU TARIF.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je propose :

Que la Chambre se forme de nouveau en comité, afin d'étudier les voies et moyens de prélever les subsides à accorder à Sa Majesté.

M. MACLEAN : Avant l'adoption de cette motion, je désire demander au ministre des Finances (M. Fielding) s'il voudrait mettre la Chambre et le pays dans ses confidences et nous dire d'une façon plus circonstanciée quelles sont les perspectives de l'établissement d'une commission d'étude du tarif. Cette commission sera-t-elle établie, et le cas échéant tiendra-t-on compte des vœux exprimés par les maraîcheurs, dans le sens du relèvement des droits protecteurs ?

L'honorable M. FIELDING: Je ne saurais rien ajouter à la déclaration fort lucide et fort catégorique que j'ai formulée à cet égard dans l'exposé des motifs de la loi des finances. Le gouvernement a l'intention de nommer une commission choisie au sein du cabinet, qui fera enquête sur le tarif, comme par le passé.

M. MACLEAN : Est-ce à l'issue de la session ?

L'honorable M. FIELDING : Je ne saurais préciser la date. Pour le moment nous avons un surcroit de besogne, mais à assez brève échéance, cette commission sera créée et elle se mettra à l'œuvre.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des voies et moyens.

L'honorable M. FIELDING : J'appelle l'attention de la Chambre sur le projet de résolution relatif au tarif, qui figure dans le texte des procès-verbaux du 28 juin.

Sur la 2e résolution :

2. Résolu,—Que chaque fois qu'il paraîtra évident au ministre des Douanes ou à tout agent des douanes autorisé à percevoir les droits, que le prix d'exportation ou le prix réel de vente à l'importateur en Canada d'un article quelconque sujet aux droits de douane, d'une classe ou sorte fabriquée ou produite en Canada, est moindre que celui de sa valeur marchande ordinaire (en se basant pour établir cette détermination sur l'échelle indiquée dans l'Acte des douanes et concernant les marchandises importées assujetties à des droits ad valo-

rem), ledit article sera, en outre du droit dont il est déjà frappé, sujet à un droit spécial de douane égal à la différence entre ladite valeur marchande et ledit prix de vente. Néanmoins, le droit spécial de douane ne devra pas excéder, sur aucun article, la moitié du droit de douane déjà établi pour cet article, excepté pour les articles mentionnés aux alinéas 224, 226, 228, et 231 du tableau A, pour chacun desquels le droit de douane ne devra pas excéder quinze pour cent ad valorem, ni excéder la différence entre le prix de vente et le prix raisonnable du marché de cet article comme susdit.

L'expression " prix d'exportation " ou " prix de vente ", dans ces présentes, sera censée signifier et comprendre le prix d'exportation des marchandises, exclusion faite de tous frais après l'expédition de ces marchandises de l'endroit où elles sont exportées directement au Canada.

Les dispositions précédentes concernant un droit spécial de douane, s'appliqueront aux tiges de fils métalliques laminées, d'au plus de trois huitièmes de pouce de diamètre, bien que ces fils soient sur la liste des articles admis en franchise. Néanmoins, le droit spécial de douane, ne devra pas dépasser, pour ces fils métalliques, quinze pour cent ad valorem.

Si en aucun temps, sur rapport du ministre des Douanes, le Gouverneur en conseil est convaincu que l'acquittement du droit spécial visé par le présent s'élude par l'expédition de marchandises en consignation sans vente préalable, ou autrement, le Gouverneur en conseil peut en l'espèce ou en général autoriser telle mesure jugée nécessaire pour prélever sur ces marchandises collectivement ou individuellement le même droit spécial que si les marchandises avaient été vendues à un importateur en Canada avant leur expédition dans le pays.

Si un droit spécial de douane sur des marchandises importées n'est pas acquitté en totalité, la déclaration de douane sera modifiée et l'écart comblé à la demande du percepteur de la douane.

Le ministre des Douanes peut établir les règles jugées nécessaires pour l'application des dispositions des articles précédents et leur mise à exécution.

Lesdites règles peuvent aussi soustraire provisoirement à l'application du droit spécial tout article ou catégorie d'articles, quand il est établi à la satisfaction du ministre des Douanes que ces articles ne se fabriquent pas en Canada en quantités importantes et ne sont pas en vente à conditions égales pour tous les acheteurs.

Le droit spécial ci-dessus mentionné ne frappe pas les marchandises assujéties à un droit d'accise en Canada.

L'honorable M. FIELDING : Je propose, à titre d'amendement, l'insertion de la disposition suivante, après les mots " conditions égales " à la fin de l'avant dernier paragraphe de la 2e résolution se rattachant aux règlements qui peuvent être établis pour l'application de ces dispositions :

Lesdites règles peuvent, de plus, pourvoir à l'exemption du droit spécial de tout article sur lequel le droit dans l'annexe A est égal à cinquante pour cent ad valorem ou plus, ou lorsque la différence légitime entre la valeur marchande des articles, et leur prix de vente pour l'importateur, comme susdit, s'élève seulement à un faible percentage de leur valeur marchande légitime.

M. FIELDING.

J'ai déjà donné des éclaircissements sur la portée générale de ces résolutions, et je me contenterai de présenter une courte observation au sujet de l'amendement projeté. L'amendement propose que le ministère soit autorisé à exempter, par voie de règlement, de l'application de l'article à l'étude, deux catégories de marchandises, dont l'une est frappée d'un droit de 50 pour 100. Certaines catégories de marchandises sont déjà frappées de droits très élevés, et il n'y a virtuellement pas d'urgence d'établir de dispositions tendant à restreindre davantage leur importation au pays. Dans le second cas, il s'agit de marchandises pour lesquelles l'écart entre le prix de vente et la légitime valeur marchande se résume à un léger parcentage, pour me servir des termes de la résolution. Voici la raison d'être de cet amendement. L'application de cet article, comme nous l'avons prévu dès le début, créera beaucoup d'ennuis et d'embarras au ministère, et nous voulons, dans la mesure du possible, atténuer ces inconvénients.

Si l'écart entre le prix de vente et la véritable valeur marchande est insignifiante, il est inutile d'appliquer les dispositions de la loi en discussion, et nous proposons que le ministre des Douanes, en se consultant, comme de droit, avec le conseil des douanes, puisse établir des règlements désignant ces catégories de marchandises. Puisque l'écart est si léger, il n'y a point lieu d'appliquer l'article tendant à empêcher qu'on ne fasse du pays le déversoir de ces marchandises. La disposition relative à la catégorie de marchandises frappées d'un droit de 50 pour 100, tend à soustraire à l'application de cette clause nombre d'articles qui autrement créeraient beaucoup d'ennuis et d'embarras au ministère, sans qu'il en résultât de bien.

M. BROCK : Quelle distinction établissez-vous entre la légitime valeur marchande et le prix de vente ? Si je ne me trompe, le prix de vente est la valeur marchande.

L'honorable M. FIELDING : D'après la pratique en vogue actuellement au ministère des Douanes, la légitime valeur marchande est définie: le prix normal de vente, au pays de production.

M. BROCK : Qu'entendez-vous par le prix normal de vente. Il y a le prix normal de fabrication de l'article vendu aux marchands de gros et aux marchands de demi-gros, et il y a en outre le prix que ces derniers font payer de 15 à 20 pour 100. Lorsqu'un marchand de gros, au Canada, achète des fabricants aux Etats-Unis à 10 centins des marchandises que les fabricants aux Etats-Unis vendent aux marchands de demi-gros à 10 centins et que ces derniers revendent à 12½ centins, c'est là ce qui constitue la valeur marchande. Le marchand de demi-gros aux Etats-Unis et le fabricant américain ont chacun leur prix.

L'honorable M. FIELDING : Pour les usages de la douane, c'est le prix de gros qui sert de base.

M. BROCK : Le prix des fabricants.

L'honorable M. FIELDING : Pour tous les usages de la douane, je le répète, c'est le prix de gros qui est adopté ; et dans le cas cité par l'honorable député, cette disposition ne s'appliquerait pas ; car, si les fabricants vendent aux marchands de gros au Canada ces marchandises au même prix qu'ils les vendent aux marchands de gros aux Etats-Unis, alors il n'y a plus lieu d'appliquer l'article tendant à empêcher le Canada de devenir le déversoir de l'industrie étrangère. Je crois avoir répondu loyalement à la question.

M. BROCK : Il y a différentes façons de vendre aux Etats-Unis. Le fabricant américain vend ses marchandises au commerce de gros et au commerce de détail à des prix différents. Le fabricant, probablement, fait payer aux détaillants triple du prix exigé du marchand de gros. Aux Etats-Unis les bazars ou grands magasins de nouveautés et d'ameublement et les grands commerçants de gros paient des prix différents et peut-être ces derniers obtiennent-ils un escompte spécial de dix pour cent. Quand je vais acheter aux Etats-Unis, le fabricant me vend ses marchandises à un certain prix. Deux jours plus tard, une grande maison de commerce de New-York, en achetant du même fabricant, peut obtenir un escompte de dix pour cent. Aux Etats-Unis la valeur marchande s'établit indépendamment de l'escompte. Sur lequel de ces prix établira-t-on le droit de douane à acquitter ?

L'honorable M. FIELDING : Si le fabricant américain vend ses marchandises à l'honorable député, au Canada, au même prix que payent les marchands de gros aux Etats-Unis, en pareilles circonstances il n'y a ni vente à sacrifice, ni passe-droit, et il n'y a pas lieu d'appliquer l'article tendant à réprimer le déversement du trop plein de ces marchandises au Canada.

M. BROCK : Si un détaillant de Toronto fait ces achats aux Etats-Unis et paye dix pour cent de plus que je ne le fais, il prétendra qu'on m'a fait une vente à sacrifice, et alors je serais passible de la peine décrétée. Il y a une différence sensible entre le commerce de demi-gros et le commerce de détail, qui devient de plus en plus important au pays.

L'honorable M. FIELDING : Il n'y aura rien de changé à cet égard. La situation demeure absolument la même.

M. BROCK : Le ministère des Douanes fait preuve d'un certain relâchemeint aujourd'hui. Le ministre des Douanes hésiterait peut-être à me donner la définition du cours du marché aux Etats-Unis. Le prix en vogue aujourd'hui peut varier demain même aux Etats-Unis, et cependant ces deux prix sont de justes expressions du prix courant des marchandises. Il est possible qu'un marchand canadien importe des marchandises à un prix plus élevé que celui payé par son voisin, et cependant ces deux marchands ont payé le prix courant des marchandises. Comment déciderez-vous la chose ?

L'honorable M. FIELDING : Précisément comme nous le faisons aujourd'hui. Sans doute, ces questions ne sont pas exemptes de difficultés; mais, je le répète, la situation n'est en rien modifiée, à cet égard. Un marchand qui fait de grosses affaires peut acheter ses marchandises à meilleur marché qu'un autre et les autorités douanières devront user de discernement et établir la comparaison basée sur les quantités et les conditions similaires. Les difficultés que nous signale l'honorable député sont d'occurence quotidienne, et cependant les autorités douanières réussissent à les trancher. Ces embarras ont toujours existé, et surgiront toujours, sous n'importe quel régime fiscal tant que nous maintiendrons des droits ad valorem.

M. BROCK : Vous allez créer une nouvelle situation, en établissant cette disposition, tendant à empêcher le Canada de devenir le déversoir de l'industrie étrangère, chose dont vous vous glorifiez. Or, il s'agit de savoir comment vous entendez appliquer cette disposition. Pour mon propre compte, si peu entendu que je sois dans les affaires, je prévois de grandes difficultés dans l'avenir, et je comprends qu'il sera facile aux faiseurs d'éluder la loi. Il serait bien difficile d'établir une juste évaluation du prix. Nous comprenons bien ce qui est légitime, mais la question est de savoir comment le ministre atteindra ce but et arrivera à une décision équitable et qui s'applique d'une façon uniforme à tous les commerçants. Le genre de commerce auquel je me livre est remarquable par les brusques écarts qui se produisent dans la valeur des mêmes articles à peu de jours d'intervalle. J'importe, disons, 1,000 colis de marchandises à 6 centins, et quelque temps auparavant, mon voisin en a importé 6 caisses à 9 centins et a payé le prix courant du marché à cette époque: est-ce que je deviendrai passible de ces peines, si je réusssis, quelques jours plus tard, à acheter ces marchandises à meilleur marché? Voilà des faits d'occurence quotidienne, et avant d'imposer des peines il importe de bien mûrement étudier la question.

L'honorable M. FIELDING : Ces faits se produisent dans la situation actuelle et ils se produiront fatalement, à l'avenir. Ces embarras surgisssant au sujet de la détermination des valeurs exactes des marchandises se rencontrent sous tout régime fiscal. Ces difficultés ont existé par le passé, et surgiront encore à l'avenir. Du reste,

le projet de loi à l'étude ne crée point de nouveaux embarras.

M. BROCK : Vous créez de nouvelles amendes. Vous condamnez les commerçants à payer non seulement le droit supplémentaire sur la majoration du prix, mais en outre vous les forcez à payer un montant élevé. La chose est fort grave, et avant d'imposer ces peines, il importe que le ministre ait la certitude de leur légitimité. Il pourrait surgir des divergences d'opinion entre les fonctionnaires de la douane à Toronto et à Montréal. Il est possible qu'un marchand de Montréal paye pour ses importations un droit inférieur à celui acquitté par le marchand de Toronto. On devrait créer un conseil consultatif des douanes, qui aurait mission de régler ces questions. Personne ne s'oppose à acquitter le droit légitime; seulement, soyons tous sur un pied d'égalité. Voilà l'embarras que je signale.

L'honorable M. FIELDING : Je me range à l'avis de l'honorable député, mais ces difficultés ne sont pas de création récente; elles ont toujours existé sous l'ancien régime. Nous ne créons pas de nouvelles amendes. Si le droit est de 30 pour 100, il incombe au ministre des Douanes de dire quel est le juste prix courant sur lequel doit être basé ce droit. Tout ce que l'honorable député peut affirmer, c'est que la peine imposée, par le passé, est inférieure à celle qui sera en vogue à l'avenir.

M. BROCK : Il ne faut pas l'oublier, aujourd'hui, l'importateur est passible de l'amende ,même s'il agit de bonne foi et sans intention de frauder l'Etat. L'écart des prix peut tenir à la différence des dates d'achat des marchandises. Relativement au genre de marchandises que j'achète, je sais qu'après le premier juin le prix des marchandises a subi une réduction aux Etats-Unis et en Angleterre. Celui qui a acheté une grande quantité de ces marchandises, le premier juin, constate que son voisin les achète aujourd'hui à 15 ou 20 pour 100 meilleur marché.

Sur quel cours du marché le ministre imposera-t-il l'amende? Le marchand qui a payé ses marchandises moins cher devra-t-il acquitter un droit supplémentaire, parce qu'il a obtenu ses marchandises à meilleur marché que son confrère? Il n'est pas facile de fixer le prix courant des marchandises. La valeur d'un article est affaire de spéculation pour le fabricant, et il doit se demander si l'article répond, oui ou non, à la mode et au goût des clients. La valeur intrinsèque de l'article ne diminue pas ; mais le prix de vente qui est déterminé par les besoins de la clientèle et de la mode, subit souvent un abaissement.

L'honorable M. PATERSON : Mes fonctionnaires sont déjà suffisament embarrassés et j'espère que l'honorable député ne leur créera pas de nouvelles difficultés. En vertu des instructions du parlement, il nous incombe d'appliquer cette disposition que l'honorable député juge inapplicable. S'il arrive qu'un importateur inscrive des marchandises en douane et que le prix de facture soit inexact, nous l'obligeons à le modifier et il est tenu d'acquitter le droit supplémentaire. Mais, à l'avenir, il y aura un montant additionnel à payer. Disons que l'honorable député achète aujourd'hui une quantité de marchandises à un prix bien inférieur à celui qui sera payé dans dix jours d'ici : alors, en pareilles circonstances, les fonctionnaires, pour l'évaluation du droit, se baseront sur la date de l'importation des marchandises. Advenant que le prix de ces marchandises subisse un relèvement sensible dans l'intervalle, la facture de l'honorable député sera encore acceptable. Le marchand qui aurait acheté ces articles à un prix plus élevé, devrait acquitter le droit basé sur ce prix. Il en est des droits de douane comme du prix des marchandises. Si l'honorable député achète des marchandises à 10 centins, et que deux semaines plus tard elles vaillent 12 centins, il aura réalisé un profit de deux centins et acquittera un droit moins élevé, en proportion.

M. BROCK : Vous ouvrez la porte toute grande à la fraude.

M. SAM. HUGHES : Supposons que l'honorable député (M. Brock) importe un article dont le prix normal aux Etats-Unis est de $115 qui est frappé d'un droit de 30 pour 100, mais qu'il puisse obtenir cet article pour $100 ; alors, il acquitterait le droit basé sur le prix du marché $115, soit $34.50. Je veux savoir quel sera le chiffre du droit spécial?

L'honorable M. PATERSON : L'écart, dans ce cas, serait de la moitié de 30 pour 100.

M. SAM. HUGHES : Quel serait le chiffre du droit spécial?

L'honorable M. FIELDING : Ce serait $15 ajoutés aux $34.50, soit $49.50.

M. SAM. HUGHES : Supposons que l'honorable député (M. Brock) achète cet article à $100 ; le droit étant de $34.50, et le droit spécial, de $15, la totalité serait de $149. Si j'ajoute à cela 15 pour 100, à titre de profits, alors l'article reviendrait à $171.85 au détaillant qui achète du marchand de gros. Or, paraît-il, ces fabricants américains établissent des succursales de demi-gros au Canada. Ils ont leurs agents et leurs représentants, à l'instar des marchands de gros, et ils disent aux détaillants : nous n'importerons pas ces marchandises, mais nous vous les vendrons, franc de port, à Pittsburg. Ils ajoutent un profit de 25 pour 100 ; le vendeur obtient $25 dans un cas, contre $24, dans l'autre. Le détaillant paye les marchandises $125, prix de la facture ; il acquitte le droit sur ses marchandises, et elles lui reviennent à $162.50 soit un écart de $10.

Le marchand de gros à Toronto se trouve ainsi éliminé. Les maisons de commerce des Etats-Unis ne vendent plus aujourd'hui aux marchands de gros ; elles envoient leurs agents au pays, et leurs représentants, ce qui leur permet de réaliser plus de profit qu'en vendant aux détaillants. C'est ainsi qu'ils peuvent mettre hors concours tous les marchands de gros du Canada. Autre fait à signaler. Certain genres de produits américains se vendent en Angleterre et sont réexpédiés au Canada. Disons que le prix normal de vente de ces marchandises aux Etats-Unis est de $150; on les vend aux fabricants anglais $100, sans avoir à acquitter de droits; puis on les réexpédie d'Angleterre au Canada à $100, prix de facture légitime pour ces marchandises, en Angleterre.

L'honorable M. FIELDING : L'esprit humain est fertile en ressources, et il n'est pas une seule mesure de ce genre qu'il ne puisse réussir à éluder. Il est fort possible qu'on élude la loi, dans le sens indiqué par l'honorable député de Victoria-nord (M. Sam. Hughes). Cependant il se dressera divers obstacles ici. D'abord, si le détaillant achète des marchandises aux Etats-Unis ce sera en petites quantités et au prix de détail, tandis que le marchand de gros qui importe ces marchandises les achète au prix du gros.

M. SAM. HUGHES : Je le répète, le détaillant paye $125 au lieu de $115.

L'honorable M. FIELDING : La chose peut sans doute arriver et c'est à la lumière de l'expérience que nous nous instruirons. Au reste, je ne pense pas que les marchands de gros au Canada s'alarment à ce sujet. Si je ne me trompe, cette perspective n'a rien d'effrayant pour eux, et ils envisagent plutôt cette disposition d'un œil favorable. On nous a signalé le cas d'une maison de commerce des Etats-Unis qui installerait un bureau à Toronto ou à Montréal, et jouerait pour ainsi dire le rôle de vendeur et d'acheteur en même temps, en nommant un agent qui, installé dans une chambre sous les toits, rayonnerait de là dans la ville et exploiterait son négoce. Nous avons essayé de faire face à cette difficulté, en décrétant dans un article distinct que lorsqu'il se fait pareille tentative d'éluder la loi, il nous est loisible de suivre ces opérations jusqu'à leur conclusion, et de remanier les droits de façon à ce que ces marchandises soient dans la même situation que si les intéressés les avaient importées des Etats-Unis.

M. SAM. HUGHES : L'exemple que j'ai signalé se rattache à une transaction légitime. Le négociant acquitte le droit dans son intégralité sur $125 au lieu de $115, et le vendeur yankee réalise un bénéfice supérieur de $10 à celui qu'il aurait réalisé, s'il eût vendu ses marchandises au prix du gros ; tandis que le détaillant réalise, de son côté, un certain profit. Voilà ce qui se pratique relativement à certaines espèces de marchandises, et le fait que je signale est réel.

L'honorable M. PATERSON : L'honorable député suppose le cas où une maison de commerce de New-York vend des marchandises au commerce de détail en majorant son prix de 10 pour 100. En pareilles circonstances, le député de Toronto et autres marchands de gros seraient en mesure de vendre leurs articles, en bénéficiant de la marge de 10 pour 100 et d'empêcher l'importation des marchandises américaines. A mon avis, il n'y a rien à appréhender à cet égard.

M. BROCK : Je veux rendre ma pensée bien sensible. Je suis bien plus partisan d'une mesure assurant une protection adéquate aux besoins des industries canadiennes que d'une disposition législative tendant à permettre aux marchands de gros ou de détail de réaliser un profit spécial. C'est au bénéfice du pays en général qu'il faut légiférer, plutôt qu'en faveur du marchand de gros, et à mon avis, le pays bénéficiera dans une large mesure de la protection accordée à l'industriel canadien, protection qui obvierait à la nécessité d'importer ces marchandises de l'extérieur. On prétend que la protection adéquate aux besoins du pays qu'on accorderait aux industriels provoquerait le relèvement du prix des marchandises. Or, une expérience d'un quart de siècle démontre l'inanité de cet argument. La concurrence est tellement vive que, fatalement, le consommateur en bénéficie en dernière analyse. Droit protecteur n'est pas synonyme de hausse des prix, au détriment du consommateur. Qu'on assure aux fabricants une protection répondant aux besoins de l'industrie nationale et on fermera ainsi toutes les issues par lesquelles les marchandises de l'extérieur pourraient se déverser au pays, au détriment de nos nationaux. Disons-le, nous comptons au pays d'importantes fabriques de contonnades qui ne sont pas suffisamment protégées. Mais, s'écrie-t-on, c'est précisément pour protéger cette industrie que nous avons établi cette disposition législative tendant à empêcher le Canada de devenir le déversoir de l'industrie étrangère. L'inconvénient ici, c'est que l'étranger peut éluder la loi et il y réussira. Ainsi, rien ne s'oppose à ce que l'étranger expédie ses marchandises en Angleterre, afin qu'elles y subissent un complément de main-d'œuvre suffisant pour les faire figurer sous l'étiquette de marchandises de provenance anglaise, quitte à les réexpédier au Canada. Les industriels américains agissent fort habilement en pareille matière. Voici, par exemple, un fabricant qui vend 20,000 colis d'indienne à un certain prix. Il lui reste 1,000 colis de cette étoffe qu'il n'hésiterait pas le moins du monde à vendre moitié moins cher que les autres articles, et à tout acheteur il donne la garantie qu'au cas où il réussirait à placer ces marchandises sur le marché américain à un prix moins élevé, il lui sera accordé une remise équivalente. Jusqu'aujourd'hui, nous avons réussi, dans une large mesure, à résis-

ter à cette concurrence. Toutefois il serait bien préférable, à mon avis, d'accorder à toutes nos industries nationales une protection suffisante, de façon à empêcher l'importation au pays de l'excédent de la production des Etats-Unis. Mais, dites-vous, ces marchandises sont démodées. Sans doute, mais nombre de gens, parmi nos concitoyens, n'ont cure de la mode et achèteront ces marchandises, pourvu qu'ils les obtiennent à prix réduit.

Sans doute, l'intention du gouvernement est excellente, et en établissant cette disposition législative tendant à empêcher le trop-plein de l'industrie étrangère de se déverser au pays, le cabinet vise à remédier à cette difficulté. Le gouvernement pense protéger ainsi la grande industrie, mais c'est en faisant un long circuit qu'il y arrive. Le mieux, c'est de suivre la ligne droite, en pareille matière, et d'empêcher les produits de l'industrie étrangère d'atteindre notre frontière, en les frappant d'un droit qui fera réfléchir l'industriel étranger, avant de s'aviser à importer ses marchandises au pays. Du reste, en cela il n'y a rien d'injuste. Nous marcherions ainsi sur les brisées de nos voisins. L'industriel étranger qui déverse ses marchandises aux Etats-Unis acquitte un droit de 60 pour 100, tandis que l'industriel américain qui fait du Canada le déversoir de ses fabrications, n'acquitte que 30 pour 100. L'essentiel ici, c'est de bien définir la situation, afin que les industriels étrangers et nos propres fabricants nationaux sachent à quoi s'en tenir. Telle est la confusion créée par ce mélange du droit régulier et de la disposition législative tendant à empêcher le trop-plein des marchandises étrangères de se déverser chez nous, que le régime fiscal devient incompréhensible, et que même un avocat de Philadelphie y perdrait son latin. Le député de Victoria-nord (M. Sam. Hughes) peut, sans doute, démêler cet écheveau ; mais quant à moi, je n'y comprends goutte. Cette disposition ne saurait influer sensiblement sur le commerce des nouveautés. Les industriels étrangers feront l'impossible pour éluder la loi. Il est bien certains obstacles que je pourrais surmonter moi-même, et d'autres gens, plus habiles que moi, sauront bien trouver le moyen d'éluder cette disposition législative et déverser au pays le trop-plein de leurs productions. A mon avis, l'essentiel, c'est de faire face à ces embarras, par l'établissement de droits protectionnistes prononcés, réels, protégeant efficacement notre industrie.

Si le droit de 30 pour 100 est insuffisant, alors relevons-le à 40 pour 100, et le pays n'en sera pas trop grevé. Ceux qui ne sont pas au courant de la question s'empressent de dire que le système protectionniste est synonyme de hausse des prix ; mais il n'en est pas ainsi. Un régime protectionniste prononcé, en créant la concurrence au pays, réussira à empêcher la hausse des prix, et cela bien mieux que ne le pourrait faire toute disposition législative qu'on pourrait adopter,

M. BROCK.

pour empêcher les produits étrangers de se déverser au pays. Jadis, la protection accordée à l'industrie des lainages était insuffisante, et quatre années durant je n'ai cessé de demander à temps et à contretemps le relèvement des droits. Aujourd'hui que le gouvernement s'est rendu à mes vœux, on s'écrie que j'ai contracté une dette de gratitude. De la gratitude, dites-vous ? et pourquoi ? De la gratitude, pour la perte de centaines de mille dollars, perte subie, non pas par les riches, les capitalistes, mais par les pauvres journaliers occupés dans ces fabriques et qui avaient été assez insensés pour consacrer leurs économies à l'achat d'actions de ces compagnies. Dans une seule compagnie, il a été sacrifié $800,000 de capital social, et cela parce que le gouvernement, il y a quatre ans, a refusé d'accorder à l'industrie des lainages la protection qu'il lui accorde aujourd'hui. Eût-il accordé cette protection il y a quatre ans, il eût épargné au pays toutes ces pertes, tout ce sacrifice de millions de dollars, toutes ces inquiétudes et ces souffrances à ceux qui avaient placé leurs économies dans ces vastes entreprises. Le résultat, c'est que nombre de fabriques de lainages chôment aujourd'hui. D'autres industriels pourront les acheter à sacrifice, ce qui est encore plus désastreux que le déversement des marchandises étrangères au pays. Les victimes, ce ne sont ni les capitalistes, ni les banques, qui jouissent de toutes les garanties voulues, mais ce sont les pauvres ouvriers employés dans ces fabriques, et dont un grand nombre ont dû s'expatrier, en quête de travail aux Etats-Unis. Allez à Hespeler, à Waterloo, à Carleton-Place, et autres endroits ; comptez les usines dont les portes sont fermées, le nombre d'ouvriers réduits au chômage forcé ou expatriés aux Etats-Unis. J'accuse le gouvernement d'avoir adopté ce système, en présence des lumières et des renseignements en sa possession, et parce qu'il a voulu plaire au ministre des Finances qui se proclame libre-échangiste. Eh bien, le libre-échange a abouti à l'avortement.

Si le principe adopté par le gouvernement, il y a quatre ans, est légitime, pourquoi n'y adhère-t-il pas aujourd'hui ? Il y a quatre ans, s'il eût prêté l'oreille aux arguments formulés par les députés de la gauche, s'il eût voulu accorder à l'industrie des lainages la protection nécessaire, il aurait ainsi empêché la ruine de milliers de citoyens de ce pays. Partout où ces messieurs se présenteront, pour briguer les suffrages populaires, ont leur jettera ce reproche à la face. Que disent aujourd'hui les partisans du ministre des Finances à Halifax? Ils sont bien aises de bénéficier de trente pour cent de droits, mais ils veulent obtenir un relèvement de droits de cinq pour cent, et le ministre des Finances, pour s'innocenter, leur signale plusieurs fabriques qui ont prospéré en produisant un ou deux articles d'une façon profitable. L'application de la disposition législative en question créera beaucoup

d'embarras. Au lieu de suivre la ligne droite, je le répète, ces messieurs font un long circuit, en cherchant à protéger les industriels. Dans leur pensée, ils veulent protéger les industries mais ils n'osent pas l'avouer. Ce que nous demandons, c'est l'établissement d'un régime protectionniste prononcé, et on a beau tourner la chose en ridicule, la lumière se fait dans l'esprit du peuple, à cet égard. Nos compatriotes, tout comme les expéditeurs étrangers, saisissent parfaitement les avantages du système protecteur que nous préconisons. Si ce régime protecteur était établi au pays, les fabricants étrangers saisiraient parfaitement la situation et n'expédieraient pas leurs marchandises vers un pays où ils auraient un droit de 40 pour 100 à acquitter. Il est possible que le gouvernement entende mieux cette question que le reste du pays; mais s'il tient à obtenir l'appui des électeurs, aux prochaines élections, force lui sera d'effectuer une réforme. Après plusieurs années d'expérience, le gouvernement est forcé de reconnaître, aujourd'hui, qu'il a fait erreur et il cherche à se tirer d'affaire au moyen de cette disposition législative dirigée contre l'importation des marchandises étrangères. Je le crains, le ministre des douanes se heurtera contre bien des obstacles, lorsqu'il lui faudra se rencontrer avec les percepteurs des douanes à Saint-Jean, à Toronto, à Québec, à Montréal, à Winnipeg et ceux du littoral du Pacifique.

Il constatera qu'il se trouve à peine deux évaluateurs qui soient d'accord sur la fixation du prix courant des marchandises aux Etats-Unis. Il est facile d'établir le cours du marché, relativement à un article comme le blé, mais s'il s'agit de nouveautés et de quincaillerie, il est impossible d'établir la valeur marchande de ces articles. Ainsi, s'il s'agit d'une pièce de cotonnade, le prix courant dans une ville diffère absolument de celui en vogue dans une autre ville. Pour mon propre compte, je pourrais facilement placer dans la province de Québec certains articles que je ne saurais écouler dans la province d'Ontario. Une pièce d'indienne qui peut s'écouler à Québec n'a pas de valeur pour Ontario. Le gouvernement est en voie de se créer force embarras et il apprendra, à ses dépens, que ni l'industriel, ni le marchand, ni le consommateur ne bénéficiera du système adopté.

M. PATERSON : C'est précisément l'embarras qui naîtrait d'une haut tarif. Sous l'empire de la disposition législative dirigée contre l'importation des marchandises étrangères, il est possible qu'un article frappé d'un droit de 30 pour 100 se transforme en article acquittant un droit de 45 pour 100. Or, ce que l'honorable député propose, c'est d'établir un droit uniforme de 45 pour 100 sur tous les articles.

M. BROCK : Pas le moins du monde. Ma proposition ne s'applique qu'aux marchandises qu'il nous est impossible de fabriquer au pays.

M. PATERSON : L'honorable député dit que la disposition législative en question s'éludera facilement, parce que le droit de 30 pour 100 peut se transformer en droit de 45 pour cent. Or, si on relevait le tarif à 45 pour cent, les mêmes tentatives se reproduiraient; l'exportateur étranger chercherait encore à éluder la loi, et il y réussirait mieux qu'il ne le fait aujourd'hui.

Il y a quelques jours on a présenté au parlement député de Toronto (M. Brock) c'est que si l'on tient à protéger nos industries nationales, il faut appliquer le principe du protectionnisme, en relevant le tarif. L'idée du protectionnisme se propage de plus en plus au sein de nos populations, et aujourd'hui les défenseurs de ce régime se sont prononcés de façon à éclairer nos concitoyens aussi bien que ceux de la mère patrie.

Il y a quelques jour on a présenté au parlement anglais un rapport affirmant que le meilleur moyen de répondre à la demande toujours grandissante, en faveur du protectionnisme, c'est l'adoption d'un tarif privilégié ou de préférence réciproque et l'établissement d'un tarif maximum à l'encontre des pays hostiles au nôtre. Voilà le genre de tarif qu'il nous faut.

Pour nous protéger contre les Etats-Unis, ce ne sont pas de pareils règlements qu'il nous faut établir, mais un tarif maximum. Nous voulons l'établissement d'un tarif élevé pour les marchandises des pays qui nous sont hostiles ; nous voulons un tarif de préférence réciproque pour la mère patrie et un tarif général pour le reste du monde. Voilà le principe qu'il faut adopter. Je me rallie donc à l'avis exprimé par le député de Toronto-centre (M. Brock) affirmant que ce n'est pas en établissant pareils règlements, mais un tarif protecteur, qu'il faut protéger nos industries.

M. BROCK : Le ministre des douanes (M. Paterson) affirme que, sous l'ancien régime fiscal, et le tarif de 30 pour 100, il s'est produit nombre de tentatives pour éluder les droits. Or, il sait parfaitement comment le ministère a fait face à cette difficulté: c'est en obligeant les marchands à attester, sous la foi du serment, la valeur de ces articles. Il va sans dire que la peine attachée aux fausses déclarations était fort sévère. Quand on achète des marchandises aux Etats-Unis, on s'adresse surtout aux importantes maisons de commerce qui vendent toute la production de certaines fabriques.

Et je n'ai jamais constaté au cours de ma carrière commerciale, une seule tentative de la part de ces grands industriels américains, d'éluder la loi de cette façon. Ils sont des plus honorables. Vous ne pourriez pas leur faire donner deux factures, l'une pour les marchandises, l'autre pour les fins de la douane, comme l'ont fait quelquefois des maisons européennes. Si vous

leur faisiez semblable demande, ils ne vous vendraient pas de marchandises. Et le ministre sait qu'il ne se rencontre aucun embarras avec les marchands importants de gros ou de détail, dans aucune branche d'affaires. Les gens avec qui vous éprouvez des difficultés sont les personnes que vous suspecteriez avant même d'avoir vu leurs factures. De sorte que ceci constitue une grande sauvegarde, même si vous aviez un droit de quarante pour cent, au lieu de trente pour cent. Si ce principe était adopté le pays y gagnerait tant en dix ans, que vous en seriez étonnés. Il y a quelques années, la prophétie des grandes cheminées fut tournée en ridicule. Mais nous avons continué à travailler et de jour en jour les grandes cheminées ont surgi. Mais ce gouvernement-ci, s'il n'a pas abattu les grandes cheminées a au moins empêché la fumée d'y pénétrer. Vous avez pu voir le changement dans le résultat des affaires, à mesure qu'a progressé la préférence—d'abord, de 12½ pour 100, ensuite 25 pour 100, puis 33⅓ pour 100. Les pertes des fabricants de lainages dans le pays, furent en proportion de la préférence, montrant ainsi que le droit n'était pas la protection qu'il fallait. Tout ce que je demande, c'est que le gouvernement mette sérieusement la question à l'étude. Une chose est certaine, c'est que si le gouvernement actuel ne le fait pas, un autre gouvernement le fera. Cela doit arriver. Le peuple le demande et le peuple doit faire loi. Le peuple du Canada n'est pas pour rester oisif et voir les manufactures se fermer, nos meilleurs artisans quitter le pays, et les Doukhobortses y venir prendre leur place. Le ministre des Finances parle de la prospérité de ce pays. Quelle a été la prospérité de l'industrie du fer et de l'acier ? Quels ont été les dividendes des compagnies engagées dans ce commerce ? Prenez maintenant l'industrie de la pâte de bois. Quels sont les indices de prospérité dans nos grandes usines de pâte de bois ? Et qu'est-il arrivé des fabriques de lainages ? Et qu'y a-t-il à dire des filatures de coton ? Allez à Sydney, au Sault, et voyez quels bénéfices a produits l'industrie du fer et de l'acier.

M. ALEX. JOHNSTON : Puis-je poser une question à l'honorable député (M. Brock) ?

Quelques VOIX : Asseyez-vous.

M. BROCK : L'honorable député (M. Alex. Johnston) aime beaucoup à interrompre. Je ne l'ai jamais interrompu. Le ministre des Finances nous a dit, il y a quelques temps, que nous étions sur la crête d'une vague de prospérité qui cependant, était sur le point de reculer. Heureusement pour ce gouvernement, les moissons magnifiques, la grande affluence d'immigrants et la bonté de la Providence l'ont maintenu à flot. Mais les industries de ce pays—non les petites, mais les grandes où sont placés des millions—ne paient pas un cent de dividende, et les actions ne valent pas un tiers de ce qu'elles valaient. Je n'ai pas observé que le ministre des Finances ait jamais signalé ces résultats à la population. Il s'attache à son énorme revenu et aux forts excédents qu'il accumule. Mais cela commence à éveiller les soupçons de la population. Et quand nous en venons à des résolutions comme celle-ci, nous commençons à voir ce que tout cela signifie. Je pense que le ministre des Finances a trouvé qu'un peu de protection est préférable aux théories du libre-échange qu'il prônait, il y a quelques années. Il nous donne de la protection à petites doses ; mais ce pays est préparé à un traitement un peu héroïque. Comme nous avons reculé le ministre doit faire quelque chose pour nous pousser en avant, et il ne le fera pas par cette mesure pitoyable, cette interdiction de la vente au rabais. Ce sont seulement les gens qui ne connaissent rien en affaires qui pensent qu'elle puisse produire de bons résultats. S'il y a malhonnêteté, il y en aura plus lorsque cette loi sera appliquée. Les gens qui veulent être honnête et droits et qui ne voudront rien faire que de bien, respecteront la loi. Mais ils le feraient n'importe comment. Mais quant aux coquins, je vous defie de les refréner par aucune loi comme celle-là. Naturellement, vous tiendrez en respect quelques coquins, mais le tort produit par cette disposition législative fera plus que contrebalancer les profits qui peuvent en résulter.

Comme je lai dit, le seul moyen de faire droit aux demandes raisonnables du fabricant et du consommateur et du pays en général—et le ministre le constatera—c'est un système de large protection. Non pas par l'interdiction des ventes au rabais, mais par le relèvement du tarif, comme la chose s'est faite de l'autre côté de la frontière, dans le pays auquel nous avons à faire de la concurrence.

M. ALEX. JOHNSTON : Je comprends bien pourquoi l'honorable député de Toronton-centre (M. Brock) ne voulait pas voir l'effet de ses observations gâté par une simple question à laquelle on lui demandait de répondre. J'ai demandé la permission de lui poser une question, et cette permission m'a été refusée. Mais à présent qu'il a terminé ses remarques, peut-être voudra-t-il me permettre de lui adresser une question. Il a parlé de l'industrie du fer et de l'acier et des dividendes payés par les compagnies engagées dans cette industrie. Il a demandé quels étaient ces dividendes aujourd'hui. Sait-il quels étaient les dividendes de la " Nova Scotia Steel Company ", par exemple—la seule fabrique de fer et d'acier à cette époque—avant l'année 1896 ?

M. BROCK : Qu'est-ce que cela a à faire avec notre dépense de $70,000,000 ou $80,000,000 cette année ? Pourquoi payons-nous des droits ? Pour faire face aux dépenses de l'administration. Si cette compagnie n'a pas vendu ses marchandises à des prix as-

sez élevés pour payer un dividende, ce n'est pas notre faute.

M. ALEX. JOHNSTON : Cela importe au suprême degré. L'honorable député (M. Brock) a cherché à créer l'impression que l'industrie du fer et de l'acier était moins prospère aujourd'hui qu'elle ne l'était avant 1896.

M. BROCK : Je n'ai pas fait allusion à 1896. J'ai parlé de la situation présente.

M. ALEX. JOHNSTON : Si l'honorable député parlait de la situation présente, laissez-moi lui dire que la "Nova Scotia Steel Company" est dans une condition prospère, tandis qu'avant 1896 elle était plutôt réputée pour ne pas payer de dividende que pour tout autre chose.

M. BROCK : Que valent les actions aujourd'hui ?

M. ALEX. JOHNSTON: Que valaient-elles avant 1896 ?

M. BROCK : Ce gouvernement a été porté au pouvoir afin de leur donner de la valeur. Qu'a-t-il fait ?

L'honorable M. FIELDING : Je ne crois pas qu'il soit généreux de la part de l'honorable député du Cap-Breton (M. Alex. Johnston) de parler de l'état de choses avant 1896. Nul député de la gauche n'aime qu'on lui en rappelle le souvenir.

M. FOWLER : Le ministre des Finances esaie de nous faire accroire que l'industrie de l'acier dans la Nouvelle-Ecosse est dans un état prospère aujourd'hui. Quelle est la vérité ? Le stock baisse constamment, il est maintenant plus bas qu'il ne l'a été depuis plusieurs années. Mon honorable ami de Toronto faisait observer que le pays n'est pas dans un état aussi prospère que le ministre des Finances voulait nous le donner à croire dans son exposé budgétaire, où il appuie si complaisamment sur le chiffre de l'excédent qu'il obtenait, tandis que dans les jours d'antan, on nous disait qu'un excédent était arraché de la bourse des habitants du pays, que le gouvernement saignait à blanc.

Nous n'entendons pas cette chanson-là aujourd'hui, mais nous avions l'habitude de l'entendre très souvent. Durant l'élection de 1900, le cri de guerre était : "Votez contre Laurier et le fromage à 11 cents." Maintenant si nous avons une élection cet automne, le cri sera : "Votez pour Laurier et le fromage à 7 cents." Un cri serait aussi loyal que l'autre, parce que le premier ministre a justement autant à faire avec la fabrication du fromage à 7 cents la livre, qu'il en avait à la fabrication du fromage à 11 cents, en 1900.

C'est ce à quoi mon honorable ami de Toronto, faisait allusion ; il remarquait que le ministre des Finances quand il fait ses flamboyants exposés budgétaires ne mentionne pas les industries qui sont dans un état languissant, il ne veut pas faire un exposé loyal des faits, mais il ramasse parci, par-là, quelques petites industries qui sont prospères, s'y attache et laisse les autres dans l'ombre.

M. PATERSON : Ne nous laissons pas entraîner dans une discussion sur le libre-échange et la protection ; cela viendra quelqu'un de ces jours. Je pense que l'honorable député de Toronto (M. Brock), bien qu'il n'approuve pas entièrement l'interdiction de la vente au rabais, préfèrerait la voir mise en vigueur que de se passer de toute mesure restrictive.

Notre devoir, une fois qu'elle sera mise en vigueur, sera de la perfectionner autant que nous le pourrons. Laissez-moi signaler que le conseil des douanes n'a pas pris de décision définitive quant au mécanisme à adopter et quant aux déclarations que nous requerrons, parce que nous voulons que cette résolution soit adoptée par le comité avant de changer nos règlements. Mais je pense que la procédure que nous suivrons sera d'exiger à l'avenir, comme nous l'avons fait dans le passé, un certificat. Le certificat que nous avons exigé sur la facture jusqu'à présent a été que le vendeur connaissait le prix du marché local, et il avait à certifier que les marchandises mentionnées dans la facture étaient vendues aux prix auxquels on les vendait dans le pays d'où elles étaient exportées ; ou s'il y avait quelques différences dans le prix, elles étaient mentionnées en marge. Il est probable que nous adopterons à l'avenir une double colonne et exigerons des marchands qu'ils mettent dans une colonne le prix du marché local et dans l'autre colonne le prix de vente, et qu'ils mettent dans la colonne du marché local le prix auquel ils vendent, même s'il est identique. Alors, probablement, nous requerrons l'exportateur de signer une déclaration que c'est une facture vraie et honnête, qu'elle est sans faux-fuyant, qu'il n'y a aucune retenue—une rigoureuse déclaration. S'il y a quelque inexactitude soit quant aux prix du marché local ou quant à n'importe quelle autre chose, alors, cette facture devient frauduleuse et la personne devient sujette aux pénalités de l'Acte des douanes applicables en semblable cas. Je puis rappeler à l'honorable député, ce que plusieurs semblent oublier, que nous sommes capables de rechercher ces fraudes n'importe quand, lorsqu'il y a eu des factures entachées de sous-évaluation. Toutes les fois que nous les découvrons, nous nous en occupons, et les intéressés savent que c'est un jeu dangereux à jouer. Quelques personnes semblent croire que, une fois qu'elles ont payé les droits de douane, elles n'ont plus rien à craindre.

Elles oublient que les douanes peuvent rechercher une facture frauduleuse en tout temps, même dans un siècle d'aujourd'hui. Nous pouvons les rechercher pour avoir éludé la loi. Mais dans l'espace de trois ans, au plus, après qu'elles ont payé l'entrée, si nous découvrons que la facture a été frau-

duleuse, non seulement nous pouvons les rechercher pour le paiement des droits mais poursuivre les délinquants et leur réclamer les amendes imposées par l'Acte des douanes. La peine extrême serait la valeur des marchandises et $200 pour chaque fausse déclaration. Ces amendes sont assez fortes pour détourner toutes les tentatives de fraudes. Il peut se produire des cas de fraude, mais je crois que la grande majorité des factures seront des factures honnêtes, non seulement à cause du fait mentionné par le député de Toronto, mais parce que la grande généralité des maisons auxquelles il fait allusion, qui vendent beaucoup ici, seraient trop honorables pour faire une fausse déclaration. Mais celles qui pourraient manquer sous ce rapport en seront détournées par les amendes qui seront imposées. Nous appliquerons la présente loi de notre mieux. Adoptons ce projet de résolution et nous appliquerons la loi de la meilleure façon possible.

Si l'on nous suggère quelques amendements, je serai heureux d'y prêter attention.

M. SAM. HUGHES : J'ai signalé, il y a quelque temps, à l'attention du ministre, un cas montrant comment cette mesure pouvait être éludée. Des maisons de gros américaines établiront des agences dans les centres américains, le long de la frontière, comme aux Chutes-Niagara et à Détroit, garderont leurs voyageurs là, et expédieront leurs marchandises aux marchands de détail, dans Ontario. Je sais que cela se pratique, parce qu'un exemple m'en a été fourni par une maison américaine qui s'était établie dans une de ces villes, le long de la frontière. Au lieu de vendre aux marchands de gros canadiens, aux prix des manufacturiers, ils feront le commerce de gros, sur la frontière américaine, et les marchandises seront ensuite expédiées comme je l'ai fait remarquer, et le commerce de gros canadien se fera sur le côté américain de la frontière. Les prix seront probablement plus élevés qu'auparavant, attendu que les marchands peuvent éluder cette clause visant les ventes au rabais, en transportant les marchandises dans les conditions que j'ai mentionnées. Le cas que j'ai cité m'a été rapporté par une personne qui a pris part au complot pendant quelques semaines.

L'honorable M. PATERSON : Je pense qu'un article subséquent préviendra ces méfaits.

M. SAM. HUGHES : Vous ne pouvez pas les empêcher.

L'honorable M. FIELDING : Je ne suis pas sûr que nous puissions les prévenir à l'aide de dispositions législatives. S'ils sont déterminés à supprimer les intermédiaires et à vendre directement au marchand, je doute qu'aucune loi puisse les en empêcher.

M. SAM. HUGHES : Une protection adéquate à la situation atteindra ce but. Si le ministre veut supprimer ce droit extraordinaire ou spécial, ce mal disparaîtra de lui-même, au Canada, parce que le marchand de détail se procurera ses marchandises à bien meilleur marché. Dans l'état actuel, on ajoute le droit et l'on met le prix du gros de l'autre côté de la frontière.

M. BLAIN : Le ministre voudra-t-il énumérer les marchandises qui sont grevées de 50 pour 100, actuellement ?

L'honorable M. PATERSON : Une catégorie considérable de médecines contenant de l'alcool. Quelle que soit la quantité d'alcool qui y rentre, elles sont grevées d'un droit de 50 pour 100, et ces articles, me disent les pharmaciens, se chiffrent par centaines.

M. BLAIN : Quels sont les autres articles? Je présume qu'il doit y en avoir un grand nombre.

L'honorable M. FIELDING : Non, pas un grand nombre ; je ne peux, en ce moment, me rappeler aucun des autres.

L'honorable M. PATERSON : Ce sont les principaux.

M. BLAIN : L'honorable député d'Ottawa (M. Birkett) a attiré l'attention sur le fait que des commerçants américains cherchaient à éluder la clause visant les ventes au rabais, en disant à un de leurs représentants canadiens qu'ils le constitueraient leur agent et lui alloueraient une commission. Est-ce que le ministre y a prêté son attention ?

L'honorable M. PATERSON : Ce sont des questions qui se présentent, et si vous trouvez opportun de donner au département des Douanes le pouvoir que nous demandons ici et que nous croyons nécessaire, je crois que le conseil des douanes, qui aura à préparer des règlements, sera capable de régler cette question et toutes les autres questions semblables. On parle de plusieurs moyens d'éluder la loi, mais ce serait là une question que nous pourrions régler, je pense. Le but de cet résolution et de l'acte des douanes est de rendre fraudleuse la vente de marchandises dans ce pays, suivant un système de rabais secrets, toute pratique tendant à éluder la loi. On a l'intention de faire des règlements pour que quand des marchandises entrent en douane d'après un facture, il ne puisse y avoir dans cette facture aucun faux-fuyant dissimulé par des salaires ou d'aucune autre manière. Si une maison fait affaires aux Etats-Unis dans de certaines conditions, elle sera reconnue ici, mais si elle tente d'éluder la loi canadienne en quelque façon, on ne lui permettra pas de le faire.

M. BLAIN : Supposé que sous le tarif existant, une maison de Toronto ait importé une certaine quantité de marchandises à 12 cents la verge. L'agent de la maison américaine dit à l'acheteur canadien : Vous pouvez continuer à acheter ces marchandises à 12 cents la verge, malgré la clause contre les ventes au rabais; nous vous allouerons 10 pour 100, nous vous nommerons notre agent en Canada, et vous pourrez vendre ces marchandises

comme auparavant. Puis-je demander au ministre si la clause contre les ventes au rabais atteindra un cas de cette espèce ?

L'honorable M. PATERSON : C'est déjà la loi ; cette disposition se trouve dans l'acte des douanes.

M. BLAIN : Peut-être le ministre voudra-t-il expliquer comment elle atteindra ce cas.

L'honorable M. PATERSON : Cela constituerait une réduction dans le prix des marchandises ; et quand cette clause contre la vente au rabais aura force de loi, le vendeur n'aura pas à payer seulement le droit, mais aussi l'amende.

M. MACLEAN : Aux Etats-Unis, les autorités ont eu des embarras avec des marchandises sacrifiées à vil prix, mais elles ont surmonté la difficulté non pas tant par une législation de cette espèce que par leur tarif. Quand elles trouvèrent d'autres pays sacrifiant à vil prix leurs marchandises aux Etats-Unis, elles n'ont pas fait de règlement de cette sorte, mais ont adopté un tarif élevé. Pourquoi le ministre n'adopte-t-il pas cette méthode, ici ? Elle a réussi aux Etats-Unis et dans tous les pays protectionnistes, et vous empêchez, à l'aide d'un tarif élevé, les pays étrangers de sacrifier leurs marchandises dans votre propre pays. Pourquoi ne pas adopter cette politique ici, au lieu de ces règlementations ? Comment le ministre se propose-t-il d'agir, par exemple, à l'égard du trust de l'acier, aux Etats-Unis ?

D'après un rapport publié récemment en Angleterre, le trust américain de l'acier envoie ses produits au Canada et, par l'intermédiaire de l'Association canadienne des quincailliers, elle en fixe les prix de vente pour tous les acheteurs. Le marchand canadien, qui cherche à rejeter le joug de cette association qui est le véritable trust de l'acier, est soumis à des mesures de représailles et obligé de fermer les portes de sa maison de commerce. Le gouvernement se propose-t-il de supprimer cette pratique à l'aide des présentes résolutions ?

L'honorable M. FIELDING : En général, le tarif américain que mon honorable ami et quelques-uns de ses collègues admirent tant, ce tarif qui impose des droits de 60, 70, 80 et 100 pour 100, exclut nos marchandises, qu'il y ait ou qu'il n'y ait pas vente au rabais.

M. MACLEAN : Bravo ! il protège le marché national.

L'honorable M. FIELDING : Nous présentons une loi qui exclura les articles américains vendus au rabais mais qui, autrement, permettra une concurrence légitime. Quant à l'autre question, nous n'établissons pas de différence entre le trust américain de l'acier et toute autre coalition commerciale. J'apprends que quelques-unes de ces associations ont conclu avec des maisons canadiennes des conventions qui prendront fin dans quelques semaines. Ce délai expiré, je ne crois pas que le trust américain de l'acier, ou toute autre coalition commerciale du même genre cherche à renouveler ces conventions, car il comprendra que la présente loi l'empêchera d'atteindre ses fins.

M. BLAIN : Que devient la doctrine du ministre relativement à la stabilité du tarif.

L'honorable M. FIELDING : Sa stabilité n'est pas compromise.

M. BLAIN : Lorsque le ministre a proposé son tarif, en 1897, il a dit à la population du Canada : Voici un tarif stable.

L'onorable M. FIELDING : Les événements l'ont prouvé.

M. BLAIN : Pourtant, l'année suivante, il établissait le tarif appelé différentiel accordant une détaxe de 12½ pour 100. Un an après, il modifiait de nouveau le tarif et portait la détaxe à 25 pour 100 pour l'élever à 33⅓ pour 100 un an plus tard. Aujourd'hui, il fait une clause contre la vente au rabais. Mon honorable ami devra préparer un barême afin que le public et le gouvernement lui-même puissent comprendre quelle est la portée de la présente loi. Le ministre a fait table rase de la doctrine de la stabilité du tarif et, lorsque le présent projet de résolution aura été adopté, lui-même ne comprendra plus son propre tarif. S'il le comprend, il sera du nombre des rares exceptions.

L'honorable M. FIELDING : Ce que raconte mon honorable ami n'est pas toujours exact. Il sera probablement surpris d'apprendre que plusieurs des détaxes dont il a parlé ne sont pas la conséquence de lois spéciales, mais résultent de l'application du tarif adopté en premier lieu. La loi de 1897 créait deux de ces détaxes.

M. BLAIN : Mon honorable ami, ne saurait ergoter là-dessus.

L'honorable M. FIELDING : Non, mais vous avez ce talent.

M. BLAIN : Je le répète en la présence du ministre, lorsqu'il a établi le tarif de 1897, il déclara au public que ce serait un tarif stable, laissant entendre par là qu'il ne serait pas modifié. Sans être certain des dates, je crois que la même année, il a établi un tarif différentiel de 12½ pour 100. Ai-je raison ?

L'honorable M. FIELDING : Non, vous n'avez pas raison. La différence n'est peut-être pas essentielle, mais le tarif de 1897 établissait des droits différentiels progressifs.

M. BLAIN : Quand devaient-ils s'appliquer ?

L'honorable M. FIELDING : A des époques subséquentes. La détaxe de 33⅓ pour 100 a été décrétée par une loi spéciale, mais

les autres étaient prescrites par la loi de 1897.

M. BLAIN : Puis-je demander au ministre quand les dispositions relatives aux détaxes de 12½, de 25 et de 33⅓ pour 100 sont entrées en vigueur.

L'honorable M. FIELDING : Je ne m'en souviens pas. Le tarif, adopté tout d'abord décrétait que, dans un grand nombre de cas, il y aurait un abaissement général des droits réguliers.

M. BROCK : D'environ le quart d'un pour cent.

L'honorable M. FIELDING : La détaxe sur les lainages a semblé si considérable qu'elle a tenu mon honorable ami dans des transes continuelles. Il prétend qu'elle a donné le coup de grâce à l'industrie lainière.

M. BROCK : Vous parliez d'un abaissement général des droits.

L'honorable M. FIELDING : D'une modification générale du tarif. Je prétends que les droits ont été diminués sur des centaines d'articles. Le tarif de 1897, opéra d'abord cette réduction générale et établit ensuite une détaxe de 12½ pour 100.

M. BLAIN : Quand ?

L'honorable M. FIELDING : Immédiatement, puis une autre détaxe de 12½ pour 100 applicable quelques mois plus tard. Subséquemment, une loi spéciale porta cette détaxe à 33⅓ pour cent. Voilà la vérité au sujet de l'abaissement du tarif.

M. BLAIN : Le minstre nous dit que le tarif de 1897 a modifié les droits sur des centaines d'articles.

L'honorable M. FILDING : Il les a diminués quant à des centaines d'articlse.

M. CLANCY : Je mets le ministre au défi de le prouver.

L'honorable M. FIELDING : J'ai déclaré, à maintes reprises, dans cette enceinte, que les droits étaient réduits sur des centaines d'articles, il y a quelques années, dans mon exposé budgétaire.

M. CLANCY : La diminution des droits n'a pas porté sur 16 pour 100 des importations totales. Le tarif ne renferme pas 500 articles et les droits n'ont pas été abaissés sur des centaines de ces articles. Le ministre lui-même a déclaré en 1897 qu'il n'y avait pas d'autres réductions générales que celle qui provenait de l'établissement du tarif différentiel.

L'honorable M. FIELDING : Dans mon exposé budgétaire de 1898 ou de 1899, j'ai énuméré les articles qui avaient été dégrevés partiellement. Quant à l'importance de ce dégrèvement, c'est une autre question; néanmoins, j'ai raison de dire que les droits dont des centaines d'articles étaient frappés ont été diminués.

Sir WILLIAM MULOCK : Lors du remaniement du tarif, en 1897, sir Charles Tupper prophétisa dans cette enceinte que les dégrèvements ruineraient les manufactures canadiennes. Aujourd'hui, l'honorable député (M. Clancy) déclare qu'il n'y a pas eu de dégrèvement à proprement parler. A quelle déclaration devons-nous nous en tenir ? N'est-il pas vrai que les députés de la gauche, dans leurs résolutions relatives au tarif et dans leur discours au parlement ont consacré des heures et des semaines entières à nous reprocher d'avoir abaissé les droits ?

M. CLANCY : Il y a eu quelques dégrèvements, j'en conviens, mais il n'y en a pas eu des centaines.

Sir WILLIAM MULOCK : L'honorable député a déclaré que les dégrèvements n'ont pas porté sur 16 pour 100 des importations.

M. CLANCY : J'ai dit et je répète que les droits n'ont pas été diminués sur 16 pour 100 des importations de 1903. Le ministre des Finances lui-même a admis que, dans l'ensemble, il n'y a pas eu de dégrèvement général.

L'honorable M. FIELDING : Je n'ai pas fait cet aveu.

M. CLANCY : Avant la fin du débat, je démontrerai que le ministre (M. Fielding) a tenu ce langage. Le directeur général des Postes croit pouvoir imposer silence au parti conservateur en citant une prétendue déclaration de Sir Charles Tupper. Ce dernier n'a besoin de personne pour le défendre; pourtant, je rappellerai au directeur général des Postes qu'il a avancé bien des choses dans cette enceinte que lui et son parti répudient maintenant. Il devrait être le dernier à reprocher aux autres leurs inconséquences. Le directeur général des Postes n'est pas à l'abri de tout reproche sous ce rapport. Il a mauvaise grâce à invoquer les paroles de sir Charles Tupper à l'encontre du parti conservateur.

Sir WILLIAM MULOCK : L'honorable député appuyait alors sir Charles Tupper.

M. CLANCY : Je l'ai appuyé alors et je l'appuierais encore. Le gouvernement du jour a proposé le tarif le plus pernicieux dont aucune nation puisse être affligée. Il a pris les rênes de l'administration au commencement de l'ère de prospérité qu'avait rendu possible le régime sage et prudent des conservateurs. Les libéraux, lorsqu'ils étaient dans l'opposition, avaient promis des dégrèvements ; mais, soit qu'ils reconnussent leur erreur ou qu'ils craignissent l'opinion publique, ils ne tinrent pas parole. Le ministre des Finances nous disait l'autre jour que les citoyens allaient porter leur argent à la douane. Eh bien, ils y vont parce qu'ils ne peuvent pas recevoir leurs mar-

chandises sans acquitter les droits. Le parti conservateur aurait protégé toutes les industries qui aurait donné à l'ouvrier un juste salaire pour une bonne journée de travail et il n'aurait pas perçu les millions d'impôts inutiles que le gouvernement du jour prélève sur la population. Nos adversaires prétendent avoir établi un tarif de revenu. S'il en est ainsi, un tarif de revenu est un moyen de soutirer à la population autant d'argent possible.

Sir WILLIAM MULOCK : Avec le tarif en vigueur, c'est le Trésor, et non les particuliers, qui profite des impôts.

M. CLANCY : Le directeur général des Postes et ses amis ont parcouru le pays en protestant contre le droit dont le sucre était frappé ; pourtant, l'an dernier, l'impôt sur le sucre a été plus élevé qu'il ne l'a jamais été. Il s'élevait à $1.26 par cent livres comparativement à $1.14 sous le régime conservateur. On peut en dire autant du riz et d'un grand nombre d'autres marchandises. Je ne crains pas de voir l'argent tomber dans le gousset des manufacturiers, parce qu'il leur permet de payer de meilleurs salaires et de donner du travail à l'ouvrier. J'affirme que, si le directeur général des Postes se livrait à un commerce qu'une protection légitime avait rendu lucratif, il ne tarderait pas à s'apercevoir que la concurrence qu'il aurait à soutenir l'obligerait à déployer tous ses efforts pour ne pas perdre de terrain.

Je voudrais rappeler au ministre des Finances un ou deux passages de ses discours dans lesquels il raconte quels ont été les effets de la protection. Le premier ministre les a cités l'autre jour. Le ministre nous disait que la protection a causé la ruine des Etats-Unis, après avoir imprimé un essor effréné aux affaires ; que le pays voisin est allé trop loin ; que la petite industrie a été paralysée ; que les gros industriels ont succombé à leur tour après avoir écrasé les petits.

Malgré tout le respect que j'ai pour le directeur général des Postes, pour son habilité et ses contradictions—elles sont frappantes —je lui dirai que, tant qu'il ne sera pas lui-même à l'abri du soupçon. il devra hésiter longtemps avant de lancer la première pierre à un personnage aussi distingué que sir Charles Tupper.

Sir WILLIAM MULOCK : Mes paroles s'adressaient plutôt au représentant de Bothwell qu'à sir Charles Tupper. En 1897, ce dernier déclarait que le gouvernement avait opéré des dégrèvements si considérables que le tarif causerait un désastre général.

M. BRODER : Sir Charles Tupper parlait de la préférence que vous vouliez accorder à d'autres nations que l'Angleterre.

Sir WILLIAM MULOCK : Il parlait du tarif et le représentant de Bothwell l'a appuyé de son vote dans cette circonstance-là et souvent depuis. Je ne lui reproche pas son vote d'alors ni son langage d'aujourd'hui. Cependant, je me demande à laquelle des opinions qu'il a exprimées je dois souscrire—à celle qu'il énonçait à cette époque par son vote ou aux sentiments qu'entretient l'honorable député qui occupe aujourd'hui un siège dans cette enceinte.

M. CLANCY : Les deux sont parfaitement d'accord.

Sir WILLIAM MULOCK : Il nous dit que les dégrèvements sont insignifiants—qu'ils ne portent pas sur plus de 15 ou 16 pour 100 des importations totales—tandis qu'il tenait un langage bien différent il y a quelques années. Je ne relève cette contradiction qu'afin d'édifier ceux qui ne savent pas avec quelle facilité l'honorable député peut souffler le chaud et le froid. Cela leur permettra vraisemblablement de comprendre quel poids doivent avoir ses paroles.

M. WILLIAM ROSS (Victoria) : Le représentant de Bothwell déclare qu'il a appuyé sir Charles Tupper et qu'il l'appuiera encore. Il sera temps de lancer cette bravade lorsqu'il aura remporté la victorie à la prochaine élection.

M. CLANCY : Je m'aperçois que l'honorable député espère que je resterai sur le carreau.

M. WILLIAM ROSS (Victoria) : Voici ce que j'allais dire. Autrefois, avant le remaniement du tarif, il y avait des droits cumulatifs—tant par livre ou par verge carrée et tant ad valorem sur le même article.

M. CLANCY : Presque tous les articles produits dans les provinces maritimes sont frappés de droits spécifiques. L'honorable député peut-il m'en mentionner un seul qui ait été dégrevé? Et si la population des provinces maritimes en souffre, la population des autres provinces en souffre également.

M. WILLIAM ROSS (Victoria) : Aujourd'hui, les droits sont ou spécifiques ou ad valorem, et un commis d'une maison de gros peut abattre autant de besogne que trois commis en pouvaient abattre sous l'ancien tarif, parce qu'il a moins de différents calculs à faire. Cela est universellement reconnu dans le commerce de gros.

M. BROCK : Qu'est-ce que cela peut représenter aux yeux d'un marchand? Moins de $20 par année.

M. WILLIAM ROSS (Victoria) : Je n'avais pas élevé la voix pour traiter ce sujet. Toute la séance de samedi soir a été gaspillée et nous sommes encore à perdre notre temps. Nous devrions faire preuve d'un peu de bon sens et terminer la session. Samedi, un député nous a entretenus du canal de la vallée de la Trent de huit heures à onze heures Croit-on que son discours a fait du bien à ce projet? Non, sa réalisation a plutôt été entravée. Voici maintenant que nous faisons l'historique du tarif et il est probable

que nous perdrons notre temps comme nous l'avons perdu dans la nuit de samedi.

M. FOWLER : Je suis surpris d'entendre le représentant de Victoria faire ainsi la leçon au directeur général des Postes. Les choses marchaient à merveille et nous aurions probablement terminé nos travaux, si le directeur général des Postes n'était pas intervenu de manière à entraver l'adoption du projet de résolution. Je crois que le directeur général des Postes s'est attiré la mercuriale du représentant de Victoria et j'espère qu'il se tiendra coi et laissera adopter le projet de résolution.

L'honorable M. PATERSON : Je désire répondre à une question du représentant de Peel (M. Blain), bien qu'elle ne se rapporte pas au sujet du débat. Il a laissé entendre qu'un ballot de marchandises pourrait être vendu à un agent canadien à un prix moins élevé que celui que le vendeur exigerait des autres acheteurs. Le projet de résolution qui a été adopté samedi soir pare à cet inconvénient. Si ces marchandises sont vendues à une personne domiciliée au Canada, l'exportateur ne pourra pas envoyer une facture simulée mentionnant les marchandises que l'agent aurait vendues à différents acheteurs canadiens ; au contraire, le droit sera calculé sur le prix de vente à l'agent.

M. BLAIN : Le ministre n'a pas répondu à ma question. Voici ce que je demandais. Supposons qu'un marchand de Toronto achetait des articles à 12 cents par verge avant l'adoption de la présente résolution, et qu'après son adoption le manufacturier américain lui dise : Continuez à vendre comme autrefois ; je vous nommerai mon agent et vous allouerai une commission de 10 pour 100 ; quelle partie du projet de résolution l'en empêcherait.

M. BROCK : La disposition suivante parerait probablement à cet inconvénient :

L'expression " prix d'exportation " ou " prix de vente ", dans ces présentes, sera censée signifier et comprendre le prix d'exportation des marchandises, exclusion faite de tous frais après l'expédition de ces marchandises.

Je suppose que l'escompte serait censé faire partie des frais après la vente des marchandises.

L'honorable M. PATERSON : Oui, et le chiffre de l'escompte entrerait dans le calcul du droit à prélever.

M. BLAIN : Le ministre me comprend mal. Je veux savoir si la résoluton pourra empêcher le manufacturier des Etats-Unis d'éluder les dispositions du tarif en disant à l'acheteur canadien : Je vous nommerai mon agent et vous accorderai une commission de 10 pour 100 sur la vente de mes marchandises.

L'honorable M. PATERSON : Cela dépendra des règlements que nous adopterons. Si le conseil des douanes est autorisé à adopter des règlements et s'il juge nécessaire de parer à l'inconvénient que signale l'honorable député, il pourra le faire de la manière indiquée.

M. BLAIN : Je demande au comité de me permettre de revenir sur une déclaration que j'ai faite au sujet du tarif privilégié. Je regrette que le débat ait pris de si grandes proportions, mais le ministre des Finances devra prendre sa part de responsabilité. J'ai déclaré que le ministre devait renoncer à ses théories sur la stabilité du tarif et j'ai donné pour raison le fait que le présent gouvernement n'a cessé de modifier le tarif depuis son avènement au pouvoir. J'ai demandé au ministre de dire à quelle époque sa politique douanière a eu force de loi et il a refusé de répondre. J'ai voulu savoir quand la détaxe de 12½ pour cent a été appliquée.

L'honorable M. FIELDING : J'ai répondu que la première détaxe a été décrétée en 1897.

M. BLAIN : Et celle de 25 pour cent ?

L'honorable M. FIELDING : J'ai répondu que ce fut quelques mois plus tard, mais que je n'étais pas certain de la date.

M. BLAIN : Il ne me l'a pas dit et ne m'a pas non plus fourni ce renseignement au sujet de la remise de 33⅓ pour 100.

L'honorable M. FIELDING : Je crois que ce fut en 1900.

M. BLAIN : J'ai fait observer que le ministre des Finances ne pouvait pas s'en tenir à sa doctrine de la stabilité du tarif dont il était si fier. En 1897, le gouvernement fit un remaniement du tarif et modifia les droits dont un grand nombre d'articles étaient frappés—tantôt les abaissant et tantôt les relevant. Le gouvernement incorpora dans sa loi douanière un article accordant une détaxe de 12½ pour 100 aux marchandises anglaises. En 1898, il éleva cette détaxe à 25 pour 100, et en 1900, à 33⅓. Un an ou deux après, il adopta une loi d'exception frappant d'une surtaxe les marchandises allemandes. Aujourd'hui, c'est un projet de résolution visant la vente au rabais que personne ne comprend, sauf le représentant de Cap-Breton (M. Alex. Johnston) qui en saisit toute la portée, cela va sans dire.

M. ALEX. JOHNSTON : Assurément.

M. BLAIN : Je me rappelle que l'honorable député nous vantait la grande prospérité dont jouissait là-bas l'industrie de l'acier.

M. ALEX. JOHNSTON : Je n'ai pas changé d'avis.

M. BLAIN : L'honorable député tient ce langage bien que les actions baissent de jour en jour. Les ouvriers, là-bas, ne disent pas que cette industrie est florissante. L'honorable député ignore-t-il qu'une foule de citoyens de Sydney sont partis pour les Etats-Unis, l'année dernière ?

M. ALEX. JOHNSTON : Je sais que cet exode n'a pas eu lieu.

M. BLAIN : Eh bien, je tiens ce renseignement du représentant de Cap-Breton (M. Kendall).

M. ALEX. JOHNSTON : D'excellents citoyens sont prêts à les remplacer.

M. BLAIN : L'honorable député commence par nier mon assertion, puis il avoue que j'ai raison en disant que nous avons d'excellents citoyens pour remplacer ceux qui sont partis. Cela prouve quelle foi nous devons avoir en ce qu'il dit.

M. ALEX. JOHNSTON : Doutez-vous que cette industrie soit prospère ?

M. BLAIN : Chacun sait qu'elle ne l'est pas.

M. ALEX. JOHNSTON : Je sais le contraire.

M. BLAIN : Mon honorable ami n'est certainement pas satisfait de sa prospérité, attendu qu'il demande des lois spéciales en faveur de l'industrie de l'acier. Je déclare qu'on a fait table rase de la théorie de la stabilité du tarif, comme de tous les autres principes que défendaient les députés de la droite. Certes, le ministre des Finances ne devra plus se targuer d'avoir assuré la stabilité du tarif. Il ne le fera plus, j'en suis sûr, lorsqu'il comprendra la véritable portée de cette interdiction de la vente au rabais.

M. CLANCY : Je suis toujours disposé à voler au secours du ministre des Finances, chaque fois que l'occasion s'en présente, et je désire lui rappeler le langage qu'il tenait autrefois, car il l'a vraisemblablement oublié. A la page 946 des Débats de 1897, on lit :

Il arrive que nous désirons acheter certains articles des pays étrangers, et le désir d'obtenir un article à des conditions justes et raisonnables prime toute autre sonsidération dans l'élaboration du tarif. Sauf donc ces articles sur lesquels je reviendrai plus tard, je dois déclarer ceci à la Chambre : parlant d'une façon générale, abstraction faite de tout article en particulier, le cabinet n'a pas l'intention de proposer de réductions considérables au tarif s'appliquant aux pays qui ne sont pas disposés à entrer en relations commerciales avec nous. Nous vous proposons donc d'établir un tarif général, lequel, dans une très large mesure, sera celui actuellement en vigueur.

L'honorable M. FIELDING : Que mon honorable ami ne s'arrête pas là. Je le prie de continuer, car je désire qu'il me rafraîchisse la mémoire au sujet de la suite de mon discours.

M. CLANCY : Je lirai maintenant les vantardises dont le ministre fait invariablement suivre ses déclarations. D'ordinaire, il s'engage fort avant pour reculer l'instant d'après :

—mais le tarif actuel débarrassé de quelques-unes des énormités qui le déparent——

L'honorable M. FIELDING : Vous omettiez cela.

M. CLANCY : Oui, il ne s'agit pas d'une réduction du tarif.

L'honorable M. FIELDING : C'est bien injuste de votre part.

—débarrassé de quelques-unes des énormités—

M. CLANCY (lisant) :

—débarrassé de quelques-unes des énormités qui le déparent, débarrassé aussi de nombre de droits spécifiques——

Pas un seul article en usage dans sa province n'a été dégrevé des droits spécifiques. Je ne me plains pas des droits spécifiques, parce qu'ils constituent parfois la meilleure protection, mais qu'en est-il ?

L'honorable M. FIELDING : Finissez la phrase.

M. CLANCY (lisant) :

—débarrassé aussi de nombre de droits spécifiques qui le surchargent ; débarrassé, enfin, de ces conflits, de ces tracasseries, de ces causes d'irritation qui ont créé tant d'hostilité entre l'importateur et les autorités douanières——

Ce n'était pas une conséquence logique mais elle semble découler du naïf aveu du ministre. Le tarif devait demeurer tel qu'il était. Il l'a débarrassé autant que possible de tout vestige protectionniste—pas suffisamment pour ruiner les négociants du pays ; mais assez pour les irriter. J'apprendrai au ministre ce qu'il a fait : il s'est révélé le plus grand collecteur d'impôts qui ait existé au Canada. Son tarif fut le meilleur instrument capable de soutirer l'argent du peuple—ce qui peut se faire sans danger dans les temps prospères. Si les attributions du ministre des Finances consistent à prélever des contributions, il a mieux réussi qu'aucun de ses prédécesseurs.

M. MACLEAN : Le meilleur moyen d'enrayer les ventes au rabais est d'avoir recours aux droits spécifiques. Ils réussiront à empêcher que le Canada devienne le dépotoir du pays voisin sans créer l'hostilité dont on a parlé entre l'importateur et le ministre des Douanes.

M. HENDERSON : Autant vaut régler la question que nous discutons depuis une demi-heure afin de ne pas être obligé d'y revenir et ne pas consacrer trop de temps à l'étude de ce projet de résolution. J'ai ici-même le témoignage rendu par le ministre des Finances au sujet de l'effet produit par le tarif de 1897. Point n'est besoin de nous en rapporter au discours de sir Charles Tupper qui parlait sous l'impulsion du moment, sans peut-être avoir réfléchi aux résultats de ce tarif. Voici la déclaration réfléchie que faisait le ministre des Finances lui-même en 1900-1901 après que le tarif eut été en vigueur trois années durant :

Il nous importait souverainement de maintenir une situation financière inattaquable et, vu

les incertitudes qui existaient concernant le chiffre du revenu que produirait ce tarif moins élevé, on jugea nécessaire de prendre des mesures afin de compenser les pertes possibles. On crut pouvoir faire face à la situation en prélevant des impôts additionnels afin de contrebalancer ou de combler la perte qui pourrait résulter de l'abaissement des droits.. .. .. Il était nécessaire d'avoir un revenu plus élevé de certaines sources, attendu qu'il devait être moins élevé d'autre part.

Ainsi, on le voit, le ministre des Finances n'a jamais eu l'intention de diminuer la qualité de l'impôt. Il voulait mettre nos finances sur une base solide. A cette fin, lorsqu'il dégrevait un article, il en frappait un autre d'un droit. Ainsi que je le disais l'autre jour, lorsqu'il enlevait le droit sur la robe de madame, il imposait un autre droit sur son manteau de fourrure. Ainsi, le ministre lui-même a avoué que le tarif de 1897 n'a pas diminué les impôts et que, de plus, telle n'était pas son intention.

Comme le représentant de Bothwell (M. Clancy) l'a fait observer, après avoir établi le tarif différentiel et dégrevé partiellement les marchandises anglaises, le ministre a aussitôt relevé le droit sur le sucre et le riz et frappé le tabac d'un droit beaucoup plus lourd. Aujourd'hui, on nous a dit que, grâce à la loi de 1897—le ministre des Finances n'en est peut-être pas l'unique auteur mais cette loi a été adoptée par le gouvernement du jour—l'un des résultats du relèvement du droit sur le tabac a été la perception d'environ $1,700,000 à $1,800,000 de recettes additionnelles. C'est probablement à cela que le ministre faisait allusion en disant qu'il était nécessaire d'établir des droits sur certains articles, afin de contrebalancer la perte de ceux qui avaient été abolis. C'est ainsi qu'il a mis les finances sur une base solide, nous dit le représentant de Macdonald (M. Boyd). En cela, il a admirablement réussi. Il savait que l'abaissement des droits sur certains articles ferait grossir le chiffre des importations et celui des recettes.

M. FOWLER : Je crois que le présent projet de résolution modifie le tarif en tant qu'il s'applique aux tiges d'acier.

L'honorable M. FIELDING : Il décrète que les dispositions relatives à la vente au rabais s'appliqueront aux importations des tiges d'acier.

M. FOWLER : Sont-elles rayées de la liste des articles admis en franchises ?

L'honorable M. FIELDING : Non ; mais les tiges métalliques sont protégées par une prime, et comme compensation nous les comprenons dans cette clause spéciale. Si on vient les vendre ici au rabais, elles seront soumises à ce droit spécial.

M. FOWLER : C'est-à-dire qu'on ajoutera en plus. le droit frappant les articles vendus au rabais.

M. HENDERSON.

L'honorable M. FIELDING : Oui, avec cette restriction que le droit n'excèdera pas 15 pour 100.

M. SPROULE : L'honorable ministre voudra-t-il expliquer le sens de ce paragraphe :

Lesdites règles peuvent aussi soustraire provisoirement à l'application du droit spécial tout article ou catégorie d'articles, quand il est établi, au jugement du ministre des Douanes que ces articles ne se fabriquent pas en Canada en quantités importantes et ne sont pas en vente à conditions égales pour tous les acheteurs.

L'honorable M. FIELDING : Cette disposition a pour but de donner une garantie raisonnable contre la vente au rabais des marchandises, au détriment de nos propres industries. Mais si un établissement peu important ne fabriquait qu'une faible quantité d'articles, insuffisante pour approvisionner le marché, et peut-être sans l'intention d'en faire un commerce, il n'y aurait pas lieu d'appliquer cette disposition. Le droit sur les marchandises vendues au rabais n'est appliqué que dans le cas où le marché canadien en général, peut en être dérangé. Quant à l'expression " en vente à conditions égales pour tous les acheteurs ", un établissement pourrait fabriquer certains articles en grande quantité et ne pas vouloir les vendre. Il pourrait, par exemple, les reserver uniquement pour alimenter une autre branche de sa propre industrie. Cette disposition ne pourra être invoquée que par ceux qui ont à subir la concurrence et vendent à tout le monde à conditions égales.

M. SPROULE : Alors, ceci ne comprend que le droit spécial. Le droit ordinaire reste le même.

3me résolution.

3. Résolu,—Que dans l'annexe A, les mots " verre à vitres commun et incolores et " dans l'item 201, et les mots " seaux et cuves de bois " à l'item 330 soient omis et que les item 22, 151, 170, 171, 172, 173, 175, 178 et 203 de l'annexe A soient abrogés et les dispositions suivantes ajoutées à l'annexe A, savoir :

Après l'item 7 (a) :—Pourvu que les bouteilles, flacons et colis de genièvre, rhum, whisky et eau-de-vie de toutes espèces et les imitations de ces boissons soient censées contenir les quantités suivantes (sauf les dispositions relatives à l'addition ou à la déduction relative en degré de force), savoir :

Bouteilles, flacons et colis contenant au plus trois quarts d'un gallon par douzaine, comme étant de trois quarts d'un gallon par douzaine;

Bouteilles, flacons, et colis contenant plus de trois quarts d'un gallon, mais au plus un gallon par douzaine, comme étant d'un gallon par douzaine ;

Bouteilles, flacons et colis contenant plus d'un gallon, mais au plus un gallon et demi par douzaine, comme étant d'un gallon et demi par douzaine ;

Bouteilles, flacons et colis contenant plus d'un gallon et demi, mais au plus deux gallons par douzaine, comme étant de deux gallons par douzaine ;

Bouteilles, flacons et colis contenant plus de deux gallons, mais au plus deux gallons et quatre cinquièmes par douzaine, comme étant de deux gallons et quatre cinquièmes par douzaine.

Bouteilles, flacons et colis contenant plus de deux gallons et quatre cinquièmes, mais au plus trois gallons par douzaine, comme étant de trois gallons par douzaine ;

Bouteilles, flacons et colis contenant plus de trois gallons, mais au plus trois gallons et un cinquième par douzaine, comme étant de trois gallons et un cinquième par douzaine.

L'honorable M. FIELDING : Je désire ajouter un amendement. Ces règlements sont demandés par le personnel du ministère des Douanes, pour assurer l'uniformité dans le mesurage. Je demande que les mots suivants soient ajoutés :

Pourvu de plus que les bouteilles ou flacons de liqueurs (tels que les échantillons) non destinés au commerce, puissent être déclarés pour droits conformément à leur mesure réelle, en vertu des règlements par le ministre des Douanes.

Beaucoup d'articles arrivent ici dans de petits flacons qui ne sont pas destinés au commerce, et il s'agit de fixer le droit sur ces articles.

L'amendement est adopté.

M. HENDERSON: Je voudrais savoir quel sera le droit sur les seaux en bois?

L'honorable M. FIELDING : Ce paragraphe les enlève de la liste des articles frappés d'un droit de 20 pour 100, et les soumet au tarif général sur les articles en bois, qui est de 25 pour 100. Le droit se trouve augmenté.

M. BLAIN : De combien le droit sur le verre à vitre est-il diminué?

L'honorable M. FIELDING : Dans le tarif général la réduction est de 20 à 15 pour 100, et dans le tarif différentiel, de 13⅓ à 7½ pour 100.

M. BLAIN : Doit-on en conclure que le gouvernement est convaincu que le verre à vitres ne peut pas être fabriqué au Canada?

L'honorable M. FIELDING : Il ne s'en fait pas actuellement dans le pays et rien n'indique qu'il s'en fera. C'est une industrie tout à fait spéciale et il n'est pas probable qu'elle soit établie au Canada d'ici à longtemps.

M. BLAIN : Alors le gouvernement a décidé que tant que ce tarif sera en vigueur, il ne se fabriquera pas de verre à vitres au Canada.

L'honorable M. FIELDING : Pour le présent, du moins ; je ne parle pas de l'avenir.

M. BLAIN : Je crois que nous pouvons fabriquer le verre et que le gouvernement nuit à une de nos industries. L'honorable député de Toronto-centre (M. Brock) me fait observer que le verre que nous voyons au plafond de cette salle a été fabriqué au Canada. En remaniant le tarif le gouvernement devrait prendre bien garde de causer du tort à une industrie qui peut prendre de grands développements.

L'honorable M. PATERSON : On a déjà essayé de fabriquer du verre ici.

M. BLAIN : On réussit bien souvent dans des choses qui étaient autrefois regardées comme impossibles. Nous avons actuellement des industries très prospères, auxquelles on n'aurait même pas songé autrefois.

M. HAGGART : L'honorable ministre se trompe s'il croit qu'une loi comme celle-là est de nature à encourager l'industrie.

Lesdites règles peuvent aussi soustraire provisoirement à l'application du droit spécial tout article ou catégorie d'articles, quand il est établi au jugement du ministre des Douanes que ces articles ne se fabriquent pas en Canada en quantités importantes et ne sont pas en vente à conditions égales pour tous les acheteurs.

Alors, une industrie établie qui ne fabrique pas " en quantités importantes " ne bénéficiera pas de ce tarif, et on n'en établira pas de nouvelles si les étrangers sont admis à inonder notre marché.

L'honorable M. FIELDING : Il faut donner une interprétation raisonnable aux mots " en quantités importantes." Supposons que quelqu'un fabrique un article, en petite quantité, pour son propre usage, et non pour le commerce ; il ne serait pas raisonnable de considérer cela comme une industrie ayant besoin d'être protégée par ce tarif spécial. Que gagnerait cet industriel à avoir plus de protection sur un article qu'il ne vend pas? Ce serait pousser la protection trop loin. Si ces marchandises ne sont pas sur le marché, l'importation d'articles semblables ne nuit à personne.

M. HAGGART : Ces articles peuvent être fabriqués ici et mis sur le marché, mais peut-être pas en assez grande quantité au goût du ministre. Cet article du tarif équivaut à dire aux Canadiens : N'établissez pas une nouvelle industrie, car si vous ne fabriquez pas en quantités suffisantes, vous ne bénéficierez pas du tarif spécial concernant les marchandises vendues au rabais.

M. BLAIN : De quel pays importons-nous notre verre à vitres, actuellement?

L'honorable M. PATERSON : Il nous vient de Belgique, en grande partie.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je vais lire le reste de la troisième résolution :

22. Bougies en paraffine, 25 pour cent ad valorem.

151. Cire paraffine, 25 pour cent ad valorem.

170. Huiles d'éclairage, composées en tout ou en partie de produits du pétrole, de la houille, du schiste ou du lignite, coûtant plus de trente cents par gallon, 20 pour 100 ad valorem.

171. Huiles à lubrifier, composées en tout ou en partie de pétrole, coûtant moins de vingt-cinq cents par gallon, 2½ cents par gallon.

172. Pétrole brut, huiles à gaz (autres que le naphte, la benzine et la gazoline) ayant une densité de moins de .8235, mais pas au-dessous de .775, à 60° de température, 1½ cent par gallon.

173. Huiles de houille et kérosine distillées, purifiées ou raffinées, naphte et pétrole et dérivés du pétrole, n.s.a., 2½ cents par gallon.

175. Huiles de graissage, n.s.a., et graisse pour essieux, 20 pour 100 ad valorem.

178. Vaseline, et toutes préparations similaires de pétrole pour la toilette, pour médicaments ou autres fins, 25 pour 100 ad valorem.

201 (a) Verre à vitre ordinaire et incolore, 15 pour 100 ad valorem.

203. Glaces non biseautées, en feuilles ou carreaux n'ayant pas plus de sept pieds carrés, n.a.p., 10 pour 100 ad valorem.

203 (a). Glaces non biseautées, en feuilles ou carreaux ayant plus de sept pieds carrés et n'excédant pas vingt-cinq pieds carrés, n.a.p., 25 pour 100 ad valorem.

A la suite de l'item 323 :—Pourvu que, pour les fins de douane, la valeur minima d'un cabriolet découvert soit de quarante dollars, et que la valeur minima d'un cabriolet couvert soit de cinquante dollars.

368 (a). Tissus de soie, lorsqu'il sont importés par des fabricants de cravates, pour être employés exclusivement à la fabrication de ces articles dans leurs propres manufactures en vertu de règlements qui seront faits par le ministre des Douanes, 10 pour 100 ad valorem.

447 (a). Dents artificielles, jusqu'au 1er avril 1905, 10 pour 100 ad valorem.

Nonobstant ce que contenu dans le tableau D, le droit maximum sur les articles ci-après énumérés, lorsqu'ils seront importés sous le régime du tarif de préférence en faveur de la Grande-Bretagne, sera comme suit :

185 (a). Articles de table en porcelaine de Chine ou autre, n.s.a., 15 pour 100 ad valorem.

201 (b). Verre à vitres, ordinaire et incolore, 7½ pour 100 ad valorem.

Nonobstant ce que contenu dans le tableau D, le droit minimum sur les articles ci-après mentionnés, lorsqu'ils seront importés sous le régime du tarif de préférence en faveur de la Grande-Bretagne, sera comme suit :

394 (a). Les articles énumérés dans l'item 394 du tableau A (sauf les couvertures, flanelles, douillettes et couvre-lits ou courtes-pointes) composés en tout ou en partie de laine filée ou peignée, de poils d'alpaca, de chèvre ou d'autres animaux de même espèce, 30 pour 100 ad valorem.

M. FOWLER : Quelqu'un a-t-il demandé au ministre de réduire les droits sur les patins?

L'honorable M. FIELDING : Pas récemment. Je me rappelle qu'il y a quelques années, il en avait été question, mais autant que je me rappelle, il n'y a pas eu de pourparlers récents.

M. FOWLER : Dans mon comté, il y a une manufacture de patins, une des rares du Canada, et elle a beaucoup de difficultés à lutter contre les patins allemands qui sont de qualités inférieures et se vendent à très bas prix. Il y a aussi une de ces manufactures dans la province du ministre des Finances et je lui demande s'il ne pourrait pas introduire ici un paragraphe pour protéger cette industrie.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT.

L'honorable M. PATERSON : Comment se trouve-t-on de la surtaxe ?

M. FOWLER : Un peu mieux qu'avant. On a d'abord commencé par abolir le droit spécifique avant 1896, puis vint le tarif différentiel dont l'Allemagne profitait, et c'est alors que la concurrence devint désastreuse. La situation est meilleure à présent, mais je crois qu'une augmentation du droit ne nuirait pas au consommateur, mais aiderait grandement à cette industrie.

L'honorable M. FIELDING : Je crois que les droits sur les patins sont de 35 pour 100. La surtaxe sur les produits allemands, les porte à 46 ou 47 pour 100, ce qui est bien raisonnable. Quoi qu'on ait pu dire autrefois, je ne crois pas qu'on ait raison de se plaindre depuis l'imposition de la surtaxe allemande.

M. FOWLER : La situation est certainement meilleure, mais la difficulté est surtout causée par les patins de qualité inférieure, qui sont ceux qui se vendent généralement. Les Allemands ne peuvent pas faire concurrence dans les articles de qualité supérieure.

M. CLANCY : C'est délicieux d'entendre le ministre des Douanes et le ministre des Finances exprimer de pareilles sympathies et demander comment nous nous trouvons de la surtaxe. Ils ont compris les avantages de la protection, mais n'ont pas eu le courage de nous la donner sous son vrai nom et l'ont appelée une surtaxe. Il est heureux pour les fabricants de patins, que le gouvernement ait pu adopter un tarif de représailles. L'honorable ministre nous demande maintenant comment nous nous trouvons de la surtaxe allemande. C'est humiliant pour lui, puisqu'il prétend que c'est une mauvaise politique qu'il a été forcé d'adopter. Je considère qu'il a bien agi, mais cela détruit tous ses arguments antérieurs, et maintenant il se réjouit de voir que la surtaxe protège nos industries. Qu'arriverait-il si les causes qui ont provoqué la surtaxe disparaissaient et si la surtaxe était abolie ?

M. BLAIN : Par quels moyens a-t-on amené le gouvernement à réduire les droits sur le verre à vitres, et cette réduction profitera-t-elle aux consommateurs ?

L'honorable M. PATERSON : Je crois que cela abaissera les prix

M. BLAIN : Le ministre oublie la première partie de ma question; quelles influences a-t-on fait agir pour obtenir cette réduction ?

L'honorable M. PATERSON : Je crois que le ministre des Finances en examinant le tarif, dans le but de faire des réductions dans l'intérêt du public, a constaté que cet article qui est d'un usage général et qui n'est pas fabriqué dans le pays, pouvait être frappé d'un droit moins élevé.

M. BLAIN : Quelle réduction dans les prix le ministre espère-t-il de ce dégrèvement?

L'honorable M. PATERSON : Il y a une réduction de 5 pour cent sur le verre belge et de plus de 6 pour 100 sur le verre anglais.

M. BLAIN : Quelle que soit la réduction profitera-t-elle toute entière au consommateur canadien? Ce changement dans le tarif diminuera-t-il d'autant le prix de cet article?

L'honorable M. PATERSON : Je crois que ce sera le résultat final.

M. BLAIN : Je demande au ministre de vouloir bien répondre à ma question, car si le consommateur n'y trouve aucun avantage, nous n'avons pas d'intérêt à mettre dans nos statuts une loi qui empêche la création d'une nouvelle industrie.

L'honorable M. PATERSON : Je crois que la réduction profitera au consommateur.

M. BLAIN : Dans quelle proportion ?

L'honorable M. PATERSON : J'ai dit à quoi s'élèverait la réduction et dans le cours ordinaire des affaires, quand un marchand paie moins cher pour sa marchandise, il la revend aussi moins cher à ses clients. S'il s'établissait une fabrique de verre au Canada, je suppose qu'on demanderait d'élever les droits. Cela implique qu'une diminution dans le tarif abaisse les prix.

M. BLAIN : Le ministre croit qu'une diminution du tarif abaissera le prix de l'article ?

L'honorable M. PATERSON : Oui.

M. BLAIN : Je ne suis pas prophète, mais je ne crains pas d'affirmer le contraire.

L'honorable M. PATERSON : Si cela arrivait, nous aurions commis une erreur. parce que nous perdrons un fort revenu. Je crois que la réduction profitera au consommateur.

M. BROCK : Les droits ont été abaissés sur les soieries importées pour la fabrication des cravates, mais je ne vois pas comment cette exception pourra être appliquée, à moins que ces articles ne soient fabriqués en entrepôt. De grandes quantités de soie japonaises sont importées au Canada par des Japonais et non par des Canadiens. Quels moyens le gouvernement prendra-t-il pour empêcher de grandes quantités de ces soiries d'être importées à la faveur un tarif de 10 pour 100, quand d'autres marchandises de même nature devront payer 25 pour 100. Pourquoi ne pas accorder la même faveur aux corsages et robes de femmes, pour que ces articles soient fabriqués dans le pays ? Je ne vois pas comment ce tarif pourra être appliqué, à moins que ces cravates ne soient fabriquées en entrepôt. et alors, il faudra avoir un fonctionnaire dans chaque atelier.

L'honorable M. FIELDING : Il y a beaucoup d'exceptions semblables dans le tarif, et les remarques de l'honorable député pourraient aussi bien s'appliquer à toutes.

Nous sommes obligés de nous en rapporter à la surveillance exercée par les douaniers Il y a certainement de bonnes raisons à invoquer pour n'accorder ces privilèges qu'aux articles fabriqués en entrepôt, mais si cette règle était adoptée, elle ruinerait les petites manufactures, car les grandes seules pourraient payer les dépenses d'un surveillant. Sans cela, je serais aussi d'opinion de faire fabriquer ces articles en entrepôt. Si des abus se produisaient, nous serions probablement obligés de suivre le conseil de l'honorable député (M. Brock). Quant à la distinction entre les cravates et les corsages de robes, c'est que les cravates sont surtout importées d'Angleterre en vertu du tarif de préférence, et qu'ici elles sont fabriquées en grande partie avec de la soie allemande qui est frappée d'un droit très élevé. A première vue, on serait porté à dire que si les cravates sont importées à la faveur du tarif différentiel, la soie qui sert à les fabriquer devrait être aussi importée, en vertu du même tarif différentiel, mais il nous a été démontré que ces cravates se font surtout avec de la soie allemande qui ne se fabrique pas en Angleterre. Il en résulterait que le fabricant de cravates, au Canada, aurait un droit très elevé à payer sur la soie allemande, tandis que les cravates de fabrication anglaise seraient admises à 23 pour 100, en vertu du tarif de préférence. Une autre chose, encore : presque toutes les cravates sont importées d'Angleterre, tandis que les blouses ou corsages pour dames viennent des Etats-Unis et sont frappés d'un droit de 35 pour 100. Le fabricant de blouses n'a donc pas à lutter contre la même concurrence que le fabricant de cravates.

M. BROCK : Une bonne partie de cette soie nous vient d'Allemagne, mais nous en importons aussi de France et autres pays européens, et ces produits n'ont pas de surtaxe à payer. Je maintiens que cette fabrication devrait se faire en entrepôt, et que ceux dont les affaires ne sont pas assez étendues pour supporter les frais de la surveillance feraient mieux de renoncer à cette industrie. La douane n'aura aucun ennui avec les grands ateliers de Montréal et de Toronto ; tout l'embarras sera causé par les petites boutiques qui fabriquent en petites quantités, à peu de frais et paient des salaires inférieurs. Un grand industriel de Montréal me disait que ces petites boutiques où on fait travailler les ouvriers à des prix de famine, causent un tort considérable à la fabrication des articles de bonne qualité. Un industriel dont les affaires sont assez importantes pour importer directement sa matière première devrait pouvoir supporter les frais d'un surveillant officiel. J'espère que le ministère des Douanes adoptera des mesures sévères, car autrement le commerce aura à

souffrir de l'importation de grandes quantités de soie, sous prétexte qu'elle est destinée à la fabrication des cravates, mais qu'on fera servir à toute autre chose.

Je vois que cette résolution exempte aussi les couvertures, flanelles, douillettes et couvre-lits ou courtes-pointes. Pourquoi cela ? La fabrication des couvertures de laine est une de nos importantes industries, et cependant l'importation des couvertures de qualité inférieure augmente considérablement. Nous interdisons l'entrée au pays aux immigrants qui ne sont pas en bonne santé, mais nous admettons des marchandises qui ne sont réellement pas acceptables. Ces couvertures sont faites avec des matières de rebut et il n'y entre pas un brin de bonne laine ou de bon coton ; on les vend aux classes les plus pauvres du Nord-Ouest. Les Doukhobors les achètent au lieu des bonnes couvertures de laines fabriqués au Canada, qui leur seraient beaucoup plus profitables. Je ne vois pas pourquoi ces articles de rebuts seraient frappés d'un droit moins élevé que les marchandises de bonne qualité. Nous fabriquons de la flanelle au Canada, et je ne comprends pas pourquoi on veut l'exempter des effets de ce tarif. Pourquoi faire tort à cette industrie ?

L'honorable M. PATERSON : L'an dernier l'importation totale des couvertures s'est élevée à $38,000, celle des flanelles à $48,000 et celle des couvrepieds à $5,000. J'en ai conclu que ces articles n'ont pas besoin d'une plus forte protection.

M. BROCK : La quantité n'y fait rien, car un fabricant canadien subit tous les effets de la concurrence s'il s'importe une seule couverture de laine.

Nos fabriques passent leur temps à lutter contre des marchandises de rebut importées à vil prix. Nous n'avons pas assez de manufactures dans le pays, pour recueillir les balayures, les chiffons, les vieilles cordes, et le reste, pour en faire des couvertures, et tant qu'on permettra leur importation, même en petite quantité, nos fabricants auront à lutter contre cette concurrence. Je crois qu'il vaudrait mieux ne pas exempter ces articles.

L'honorable M. PATERSON : L'honorable député est plus au courant de ce commerce que moi, mais les renseignements qui nous ont été fournis par les fabricants de lainages, tendent à établir qu'ils sont maîtres du marché canadien, pour ces articles. L'importation de ces trois classes de marchandises n'a été que de $93,000, l'an dernier, tandis que nous avons importé pour plus de $7,000,000 de tissus en laine de toute sorte.

M. CLANCY : Etait-ce pour grossir le revenu que les couvertures ont été mises dans une autre catégorie que celle à laquelle elles appartenaient depuis longtemps ? L'honorable ministre ne peut pas nier ce que vient de dire l'honorable député de Toronto, que nos fabricants subissent les effets de la concurrence, s'il s'importe une seule paire de couvertures. Je voudrais savoir pourquoi cet article a été changé de classe.

L'honorable M. FIELDING : C'est pour mesurer le vent à brebis tondue. Les fabricants de couvertures et de flanelles paraissent faire d'excellentes affaires. L'honorable député va comprendre où le conduirait son raisonnement au sujet de la faible importation. Si le tarif n'est pas assez élevé pour empêcher l'importation d'une seule paire de couvertures——

M. CLANCY : Je n'ai pas dit cela. Je répétais l'argument de l'honorable député de Toronto qui connait cette industrie aussi bien que qui que ce soit parmi nous. Il prétend que s'il s'en importe une seule paire, le fabricant canadien a à lutter contre la concurrence.

L'honorable M. FIELDING : Je veux justement faire remarquer que la prétention de mon honorable ami est qu'il faudrait un tarif absolument prohibitif, puisqu'il dit que s'il s'importe même une petite quantité d'un article, cette quantité fixe les prix et nuit à l'industrie. Cette doctrine me parait étrange et je ne crois pas que mon honorable ami voudrait la voir appliquée jusqu'au bout.

M. BROCK : S'il y avait, à part le poisson, un seul article auquel je voudrais voir appliquer un tarif prohibitif, c'est bien ces couvertures. D'après ce que j'ai pu voir, je serais porté à croire qu'il s'en importe plutôt pour $500,000 que pour $93,000, car tous les marchands en vendent.

L'honorable M. PATERSON : J'ai donné les chiffres de l'exercice 1902-1903. Il est possible qu'il y ait eu augmentation cette année.

M. BROCK : Si ces marchandises ne sont pas recommandables, nous ne devrions pas les admettre du tout. C'est une marchandise qui ne peut que tromper l'acheteur ; elle n'est pas vendue honnêtement. Plus nous vendrons de nos propres produits fabriqués ici avec notre propre laine, mieux cela vaudra pour le pays.

M. HENDERSON : Je considère qu'à l'exception du pétrole, ce changement dans le tarif est le plus important de tous ceux que l'on propose.

Il mériterait d'être discuté plus à fond. La résolution dit :

> Les articles énumérés dans l'item 394 du tableau A (sauf les couvertures, flanelles, douillettes et couvre-lits ou courtes-pointes) composés en tout ou en partie de laine filée ou peignée, de poils d'alpaca ou d'autres animaux de même espèce, 30 pour 100 ad valorem.

Or l'item 394 du tarif de 1897 comprend plus d'articles qu'il n'y en a d'énumérés ici. Il comprend " les tissus, les confections, les vêtements composés en tout ou en partie de laine filée ou peignée, de poil d'alpaca ou

d'autres animaux de même espèce ; les couvertures, douillettes et couvre-lits ou courtes-pointes, flanelles, draps, peau de daim, casimirs et tweeds." Le gouvernement propose d'augmenter les droits, en vertu du tarif différentiel, sur tous ces articles, à l'exception des couvertures, flanelles et couvre-lits. Il semble disposé à nous donner une chance de fabriquer ces articles dans le pays, en les frappant d'un droit minimum de 30 pour 100, soit 2 pour 100 de moins que dans le tarif de la politique nationale, en vigueur avant celui de 1897 ; mais il ne paraît pas vouloir accorder la même faveur aux couvertures et aux autres articles énumérés dans cette résolution. Il veut les laisser sous l'application de l'ancien tarif différentiel de 23½ pour 100. Je considère cette distinction comme injuste et je vais expliquer pourquoi.

Le gouvernement par sa politique a laissé entendre qu'il voulait protéger la fabrication au Canada des tweeds, des draps et des confections. C'est un fait bien connu que la plupart de ces marchandises, dont le gouvernement protège la fabrication, sont fabriquées, en grande partie, avec de la laine importée. Alors pourquoi le gouvernement ne se montrerait-il pas disposé aussi à encourager la fabrication des couvertures qui se fabriquent principalement avec la laine canadienne ? Pourquoi ces marchandises ne seraient-elles pas faites au Canada, comme les autres ? " Fabriqué au Canada " devrait être notre devise pour les couvertures, comme pour les tweeds, les draps, les confections et tous les articles que le gouvernement consent à protéger.

" Fabriqué au Canada " est une excellente politique à appliquer, en tout, et nous ne pourrions y gagner, si elle était d'un usage plus universel chaque fois qu'il s'agit de toucher au tarif. Fabriquons dans le pays tout ce que nous pouvons, mais surtout encourageons la fabrication des articles fabriqués avec des produits canadiens, comme les couvertures de laines.

Pour ma part je voudrais qu'on fit au Canada le pic qui sert à extraire le minerai dont on fait le fer qui sert à faire les charrues pour labourer le sol qui produit le grain dont on engraisse les porcs qui fournissent la bacon qu'on me sert à mon déjeuner. Je considère que c'est là la vraie politique canadienne.

L'industrie des laines est très inmportante pour le Canada. En 1901, lors du dernier recensement, le capital qui y était engagé s'élevait à $10,500,000 et la production annuelle dépassait $7,500,000. Ce prix de la matière brute employée représentait $4,000,000, et $1,725,000 étaient payés en salaires à 6,400 ouvriers, et en prenant une moyenne de cinq par famille, ceci représente une population de 30,000 âmes. Tout ce monde consomme les produits du Canada et fournit un marché à nos cultivateurs. La fabrication des couvertures de laines est une partie importante de cette industrie. Alors, pourquoi ne pas protéger cette industrie contre la main-d'œuvre à vil prix de l'Angleterre et la surproduction des trusts et des coalitions des Etats-Unis ? En 1903, nous avons importé pour $13,561,915 de tissus en laine, et sur cette importation totale, une quantité représentant une valeur de $10,171,597, a été importée sous l'empire du tarif différentiel minimum ; et ces marchandises n'étaient pas fabriquées avec de la laine canadienne, mais avec de la laine étrangère, dans des pays où les gages sont beaucoup moins élevés qu'ici.

Un membre de cette Chambre qui touche de très près au gouvernement et qui se fait quelquefois son porte-parole, dans les questions sur lesquelles le gouvernement n'ose pas se prononcer ouvertement, a fait l'autre jour un discours dans lequel il faisait ressortir la concurrence injuste faite à nos fabricants de couvertures de laine. L'honorable député de Labelle (M. Bourassa) parlant dans cette Chambre le 15 juin dernier disait:

> Je tiens de M. Chamberlain, ainsi que de sir Henry Campbell-Bannerman, qu'un tiers de la population de la Grande-Bretagne n'a pas assez pour se nourrir—que treize millions d'habitants, hommes, femmes et enfants, des Iles-Britanniques n'ont pas tous les jours de quoi manger à leur faim.
>
> J'ai ici la déclaration de M. Chamberlain, venant à l'appui de celle de sir Henry Campbell-Bannerman, et affirmant que sur sept hommes de la classe ouvrière ayant aujourd'hui l'âge de 25 ans et appelés à atteindre l'âge de 65 ans, trois seront alors obligés de se réfugier à la maison des pauvres.

Cependant cela n'empêche pas le ministre des Finances de nous soumettre un tarif qui aura virtuellement pour effet de mettre les ouvriers de ce pays en concurrence avec les ouvriers de l'Angleterre qui sont insuffisamment payés et insuffisamment nourris. L'honorable ministre ne voudrait assurément pas réduire nos ouvriers canadiens au même niveau que les ouvriers de la mère patrie.

Voyons contre quelle concurrence nos fabricants de couvertures de laine ont à lutter. D'abord, ils paient à leurs ouvriers de 25 à 30 pour 100 de plus qu'en Angleterre. Pour parler ainsi, je m'appuie sur le témoignage d'un industriel qui s'est occupé de la fabrication des lainages, ici et en Angleterre. La différence dans le taux des salaires fait plus qu'annuler la protection de 23½ pour 100, que nous donne le tarif. Cependant le gouvernement consent à ce que notre marché soit inondé de la surproduction des autres pays, comme il l'était en 1903, alors que nous avons importé, sous l'empire du tarif de préférence, pour $93,547 de couvertures, flanelles, couvre-pieds et dessus de lit. Je crois que l'honorable ministre admet l'exactitude de ces chiffres.

L'honorable M. PATERSON : Quand j'ai donnée ces chiffres à l'honorable député de Toronto (M. Brock) je n'avais pas tenu compte du fait que ces marchandises avaient été importées sous l'empire du tarif de préfé-

rence. Nous en avons aussi reçu des autres pays. Les importations totales se sont élevées à $44,000 au lieu de $39,000, et on me fait observer que pendant l'exercice en cours, jusqu'à ce jour ces importations ont augmenté à $75,000.

M. HENDERSON : Sous l'empire du tarif de préférence nous avons importé, en couvertures, flanelles, couvrepieds et dessus de lit, pour une somme de $93,547, sur laprélevé sur le riz non décortiqué dont nous $21,737, beaucoup moins que ce qu'il a prélevé sur le riz non décortiqué dont nous a parlé l'honorable député de Bothwell. Bien que notre tarif soit surtout un tarif de revenu, les droits sur ces articles ne rapportent pas même la moitié de ce que le gouvernement retire des droits sur le riz non décortiqué, un article que nous ne pouvons pas produire dans ce pays, qui n'emploie pas de main-d'œuvre canadienne dont la préparation ne demande aucun produit du pays. L'importation des couvertures de laines peut paraître peu considérable, comme le dit le ministre des Douanes ; cependant, de 1895 à 1903, cette importation a augmenté de 220 pour 100. Si on compare les quatre dernières années du tarif conservateur, de 1894 à 1897, inclusivement, avec les quatre dernières années du tarif actuel, on constate que l'importation des couvertures a doublé. Si l'on prend les onze premiers mois de l'année de 1904, on arrive au chiffre de $85,524 et si on ajoute un douzième, pour compléter l'année, on reste avec une importation totale de $92,651, soit le double encore de l'importation de 1903. L'importation de ces marchandises augmente rapidement et elle prendra encore plus de développement avant longtemps.

Mais comme le faisait observer l'honorable député de Toronto-centre (M. Brock) le danger n'est pas dans l'augmentation des importations. Le danger, c'est que parmi ces couvertures importées sous l'empire du tarif de préférence, et aussi du tarif général, il y en a qui sont évaluées aussi bas que 16 cents par livre. Tous ceux qui ont été dans le commerce savent qu'une couverture à ce prix ne contient pas beaucoup de laine; s'il y en a, c'est de la laine de qualité bien inférieure, c'est, tout au plus, comme disait l'honorable député de Toronto-centre, des balayures des manufactures, des matières de rebut. Je crois même que c'est quelque chose de pire; je crois qu'on les fabrique avec de vieux tapis, des chiffons qu'on carde et converti en couvertures. Comme le disait encore l'honorable député de Toronto-centre, on interdit l'entrée du pays aux immigrants malades, mais on y admet des marchandises propres à nous apporter des maladies. A part la question des salaires et du tort causé à l'industrie, cette raison de salubrité publique devrait être suffisante pour engager le gouvernement à protéger notre population contre ces maladies contagieuses.

L'honorable M. FIELDING : Quels moyens l'honorable député conseillerait-il ?

M. HENDERSON : J'indiquerai le moyen avant de finir. Je voudrais que ces mots, " couvertures, flanelles, douillettes et couvre-pieds " fussent rayés de la résolution, pour que ces articles fussent frappés du même droit que les autres articles en laine.

L'honorable M. FIELDING : L'honorable député n'a pas d'objection aux maladies si elles paient un droit plus élevé ?

M. HENDERSON : Un droit plus élevé aurait pour effet de les empêcher de venir ; personne ne le sait mieux que l'honorable ministre des Finances. Il a abaissé son tarif pour que ces articles fussent importés et que son revenu en fût augmenté. Il sait qu'un droit élevé empêche l'importation, sinon complètement, du moins en grande partie. Si on ne peut pas interdire complètement l'entrée du pays à ces marchandises de qualité inférieure, on peut en restreindre l'importation, et diminuer par là le danger. Bien que l'importation des couvertures soit peu considérable, je suis convaincu que la politique du gouvernement aura pour le fabricant de cet article, les mêmes conséquences que pour les fabricants de tweeds. Elle tuera cette industrie. Je crains que le ministre des Finances n'ait pas étudié attentivement cette question. Il ne s'est décidé à venir au secours de ces industriels que lorsqu'il était trop tard. Pourquoi n'appliquer le remède que lorsque le patient a perdu l'usage de ses sens ? Si le remède doit être appliqué, il vaut mieux le faire pendant que l'industrie est prospère, quand on peut par là épargner de l'argent au pays, aux fabricants et aux ouvriers. La différence dans le taux des salaires met le fabricant canadien sur un pied d'égalité avec le fabricant anglais, puisqu'il paie de 25 à 30 pour 100 de plus en salaires que son rival. Il y a bien d'autres causes qui militent contre lui. Nous savons tous que dans ce pays le charbon coûte trois fois plus cher qu'en Angleterre, et grâce à notre climat, nous sommes obligés d'en consommer beaucoup plus que les industriels anglais. Il y a beaucoup d'autres charges encore qui pèsent sur l'industriel canadien et auxquelles échappe l'industriel anglais. Le gouvernement canadien, par exemple, dépense $12,000,000 pour l'enseignement public, et le fabricant de couvertures paie sa part de cet impôt, tandis que le fabricant anglais ne paie rien de ce chef. Le fabricant canadien de couvertures contribue à l'entretien des institutions municipales, aux subventions des chemins de fer comme celles que nous avons votées aujourd'hui, à la construction des bassins de radoub, au creusement des rivières, à la construction des canaux, à l'entretien des forts et du service des côtes, et des moyens de transport. Le fabricant canadien est obligé de contribuer à la subvention des lignes de paquebots. Nous subventionnons des lignes de paquebots destinées à alimenter l'Angle-

terre, à nourrir les ouvriers anglais, y compris ceux qui fabriquent les couvertures que ces mêmes paquebots, subventionnés par nous, apportent dans le pays pour faire concurrence aux produits des fabricants canadiens.

Le fabricant anglais ne paie rien pour l'immigration, mais l'industriel canadien supporte une partie de ces dépenses et de beaucoup d'autres. La législation, l'administration de la justice, les primes sur l'acier —$1,400,000 par année—les primes sur le plomb, dont il a été question aujourd'hui même, sur les tiges métalliques et sur la ficelle d'engerbage, sur le pétrole brut, tout cela est payé par les contribuables du Canada et le fabricant de couvertures est tenu d'y contribuer comme les autres.

On me répondra que l'industriel anglais a des impôts analogues à payer dans son propre pays, mais les bénéfices que son industrie lui rapporte dans son propre pas lui permet de payer ces taxes et lui laisse une marge suffisante pour envoyer dans ce pays des marchandises entièrement exemptes de toutes les charges qui pèsent sur le fabricant canadien.

Dans le tarif de 1897, les couvertures étaient sur la même liste que les tweeds, les draps, les étoffes à pardessus, et soumises à un droit de 35 pour 100 qui a été réduit d'un huitième par le tarif de préférence, puis d'un quart et finalement d'un tiers.

Je demande au ministre des Finances et au ministre des Douanes quelles raisons ils ont eu de faire ce changement. Si en 1897, on a bien fait de mettre les couvertures sur la même liste que ces autres marchandises, pourquoi veut-on traiter différemment aujourd'hui ? Par le tarif de 1894, les tweeds étaient frappés d'un droit de 32 pour 100, les flanelles, 32 pour 100, les draps, 32 pour 100, les confections, 34 pour 100, et les couvertures, sous ce tarif conservateur, payaient 40 pour 100. Des droits spéciaux étaient accordés aux couvertures de préférence aux autres lainages non fabriqués avec de la laine canadienne. Le tarif conservateur protégeait les articles fabriqués avec les produits du pays, mais le gouvernement actuel semble plutôt porté à protéger les marchandises fabriquées avec des produits étrangers. Il a tout simplement fait le contraire de ce qui se pratiquait sous l'ancien régime. Il est vrai qu'il a agi ainsi dans le but de se procurer un revenu. Sa politique consiste à avoir beaucoup de revenu et il encourage l'importation au détriment de l'industrie nationale.

Le Canada produit beaucoup de laine. Je ne connais guère le Nord-Ouest, mais on me dit que c'est un pays qui en produit beaucoup et d'aussi bonne qualité que celle de l'Australie. Dans Ontario, depuis huit ou dix ans, nous avons produit annuellement de cinq à six millions de livres de laine. Le Canada, l'an dernier, en a exporté 2,500,000 livres, soit environ la moitié de la récolte d'Ontario. Toute cette laine aurait pu être convertie en vêtements par nos propres ouvriers, si nous avions pris les moyens d'empêcher notre marché d'être inondé par les produits étrangers.

Dans Ontario, la récolte de la laine s'est maintenue à peu près stationnaire. En 1903, elle était à peu près la même que dix ans auparavant, mais je regrette d'avoir à constater que le prix en est beaucoup diminué, et je signale ce fait tout particulièrement à l'attention du ministre, parce que je considère que c'est un fort argument en faveur de la demande que j'ai l'intention de faire au nom des producteurs de laine de ce pays. La récolte de la laine dans Ontario, en 1895, était évaluée à $1,242,962, la moyenne des prix étant de 20 cents la livre. Je ne fatiguerai pas la Chambre en donnant les prix et les quantités de chaque année. En 1898, la production totale a été évaluée à $847,378, soit 16 3-5 la livre. En 1900, la récolte valait $894,112, ou 15⅘ cents la livre. En 1902, la dernière année pour laquelle je possède des renseignements, la récolte a été évaluée à $728,406, ou 12⅘ cents la livre. La diminution a été constante depuis l'adoption du tarif de préférence. En 1895, la laine dans Ontario se vendait, en moyenne, 20 cents la livre, et en 1902, 12⅘ cents. Cette réduction de 7⅕ cents en sept ans équivaut à une perte de $409, 28 pour les cultivateurs d'Ontario.

A l'heure qu'il est, la laine se vend plus cher que 12⅘ cents la livre, mais cela est dû en grande partie aux grandes sécheresses qui ont eu lieu en Australie, et cette hausse ne sera probablement que momentanée. Ceux qui s'intéressent à ce qui se passe à l'étranger se rappelleront les grandes sécheresses qu'il y a eu en Australie. Pendant plusieurs années, à venir jusqu'en 1902, des millions de moutons ont péri dans ce pays et les effets de cette destruction se fait sentir dans l'approvisionnement de la laine dans le monde entier. La demande n'a peut-être pas augmenté, mais l'offre a diminué et tant que les Australiens n'auront pas reconstitué leurs troupeaux et ne pourront pas produire autant de laine qu'autrefois, on peut s'attendre que les prix resteront élevés, au moins pendant une année ou deux. Mais comme ce pays a été favorisé de pluies abondantes depuis deux ans, les troupeaux vont redevenir aussi nombreux qu'autrefois, et les Australiens mettront sur le marché la même quantité de laine qu'il y a quatre ou cinq ans. Les effets de la sécheresse cesseront de se faire sentir et les prix de la laine au Canada retourneront à ce qu'ils étaient sous le tarif de préférence de 1902.

Un des arguments préférés des libéraux, c'est que le cultivateur ne peut pas être protégé. J'ai souvent entendu prêcher cette doctrine, surtout par les libéraux de la province d'Ontario. Ceux qui parlent ainsi ne sont pas les amis des cultivateurs. Si nous protégeons notre marché contre l'importation des couvertures, nous venons en aide au cultivateur en lui faisant vendre sa laine. Le fabricant de couverture achète sa laine des

cultivateurs et si nous en fabriquions plus dans le pays, les industriels auraient besoin de plus de laine et la concurrence ferait hausser les prix. En imposant sur les couvertures les mêmes droits que sur les tweeds et les draps, on protégerait plus efficacement le marché et la production des fabriques de couvertures serait plus considérable. Cela produira aussi une augmentation dans l'emploi de la main-d'œuvre et dans la consommation de la laine brute, bien que le revenu en serait peut-être diminué, comme l'a fait remarquer l'honorable ministre.

Nous avons surtout besoin au Canada d'un tarif propre à encourager l'industrie nationale et non d'un tarif fiscal.

Le ministre des Finances nous dira peut-être que le consommateur devra payer plus cher. Le changement qu'il fait n'élèvera-t-il pas le prix des tweeds, des vêtements, des étoffes à pardessus et à manteaux? Cela ne l'empêche cependant pas d'accorder une nouvelle somme de protection aux tissus fabriqués avec de la laine de provenance étrangère. Supposons que les couvertures de laine dussent se payer plus cher ; je voudrais bien savoir s'il est bon que tout puisse s'acheter à très bas prix. Quand il s'agit du traitement d'un juge ou des appointements de quelque employé civil que l'on veut augmenter, on ne manque jamais d'invoquer la prospérité qui règne partout et la cherté plus grande des choses nécessaires à la vie ; de sorte que la hausse des prix est plutôt un indice de temps meilleurs. Le ministre frappe le riz d'un droit élevé. Si le relèvement des droits sur les couvertures de laine est susceptible d'augmenter le prix de ces articles, il s'ensuit qu'en frappant le riz d'un nouvel impôt, ce produit se vendra plus cher au consommateur ; néanmoins le ministre n'hésite pas à frapper le riz nettoyé d'un droit de 50 pour 100, de sorte que pour acheter pour un dollar de ce produit, il faut maintenant donner un dollar à l'épicier et cinquante cents au gouvernement. L'on pourrait, ce me semble, établir une politique douanière bien équilibrée, et je prie l'honorable ministre de vouloir bien mettre la question à l'étude. Il verra qu'en supprimant l'impôt sur le riz, et en mettant ainsi ce produit plus à la portée de toutes les familles, il y aurait compensation par rapport à l'augmentation que pourrait accuser le prix des couvertures de laine. Les droits à payer sur un dollar valant de riz représentent l'augmentation qui pourrait s'accuser par rapport à trois paires de couvertures. En effectuant ce changement, le ministre viendrait en aide aux fabricants de couvertures sans obliger le consommateur à payer davantage ; il donnerait à l'industrie un débouché plus certain et la débarrasserait de la concurrence que lui fait l'importation d'articles de qualité inférieure ; il donnerait plus de travail à la main-d'œuvre et favoriserait ainsi le commerce en général. Mais c'est le cultivateur qui profiterait le plus de ce changement ; non seulement il trouverait à sa portée un marché plus avantageux pour y écouler ses produits de nature périssable, ceux qu'il ne peut exporter, il aurait encore la satisfaction de pouvoir vendre sa laine aux prix les plus satisfaisants.

Comme je l'ai déjà démontré, de 1895 à 1902, il s'est accusé dans le prix d ela laine lavée d'Ontario une diminution de plus de $400,000. Il est facile de concevoir qu'en renversant l'état de choses actuel et en accordant une somme raisonnable de protection aux fabricants de couvertures de laines, l'on accordera une aide sensible à la classe agricole, qui est bien la plus digne d'intérêt. Le ministre, je l'espère, voudra bien opérer cette modification qui me paraît éminemment juste.

Lorsque le gouvernement conservateur revisa pour la dernière fois le tarif, en 1894, il mit les couvertures de laine, les flanelles, couvre-pieds et courtepointes sur le même pied que les cachemires, la peau de daim, les tweeds, etc., c'est-à-dire qu'il les assujettit à un droit de 5 cents par livre et un droit additionnel ad valorem de 25 pour 100. Cet état de choses se continua jusqu'en 1897, alors que l'impôt sur les flanelles, les couvertures de laine, couvre-pieds et courtepointes fut fixé à 35 pour 100 moins la remise accordée en vertu du tarif différentiel. Presque toutes les autres marchandises bénéficient de ce tarif minimum de 30 pour 100, et je me demande pourquoi il est fait exception à l'égard des couvertures de laine. Il existe pourtant de fortes raisons pour qu'elles soient, comme les tweeds et les draps, passible d'un droit de 30 pour 100. Il suffit, ce me semble, que la matière première servant à leur fabrication soit produite au Canada pour que nous soyons tenus de protéger cette industrie encore plus que les autres. Quelle était la politique du parti conservateur ? Il protégeait cette industrie par un droit ad valorem de 40 pour 100 et frappait les tweeds d'un droit de 32 pour 100. Il se montrait donc soucieux des intérts de la classe agricole. Les articles fabriqués avec les produits de la ferme étaient protégés par un droit de 8 pour 100 plus élevé que celui qui frappait les articles fabriqués avec de la matière première de provenance étrangère ; mais le gouvernement actuel change tout cela ; il n'impose, par rapport aux articles dont le Canada fournit la matière première, qu'un droit de 23½ pour 100, tandis qu'il en impose un de 30 pour 100 en ce qui concerne l'autre catégorie. Au lieu de protéger l'industrie des couvertures fabriquées avec de la laine canadienne au moyen d'un droit de 8 pour 100 plus élevé que celui qui frappe les articles fabriqués avec de la matière première de provenance étrangère, ce sont ces derniers dont il favorisa la fabrication en abaissant de près de 7 pour 100 les droits qui existaient depuis sept ou huit ans.

J'espère que l'honorable ministre des Finances se rendra à ma demande, qu'il se

reprendra, bien qu'il soit très tard ; s'il le fait, il aura droit à la reconnaissance des fabricants de couvertures et des cultivateurs canadiens qui produisent la laine. J'espère que mon honorable ami prendra quelque mesure, et sans tarder, pour protéger ces deux catégories de producteurs. A quoi bon attendre, pour appliquer le remède, que le patient ait perdu l'usage de ses sens ? D'honnêtes et intelligents industriels se livrent à l'industrie de la fabrication des couvertures dans le comté que j'ai l'honneur de représenter. Venus d'Angleterre, ils vinrent tenter la fabrication des lainages à Montréal où ils restèrent jusqu'à ce que, sous le régime Mackenzie, ils furent contraints de fermer leurs portes. Ils sont maintenant établis dans la province d'Ontario depuis un assez grand nombre d'années. Bien que leurs établissements soient en pleine activité, ils me disent qu'ils ne font pas de bénéfice. Tout travail mérite son salaire. Le ministre des Finances ne devrait pas assujettir ces industriels à des conditions qui les privent du fruit légitime de leur travail. Puisque nos fabricants de couvertures sont obligés de lutter contre les fabricants anglais qui produisent des articles à bon marché en payant mal leurs ouvriers et en les faisant mourir de faim, il importe qu'ils soient protégés contre une aussi injuste concurrence. J'espère que le ministre des Finances agéera ma demande, et qu'il le fera sans qu'il me soit besoin de proposer la radiation des quatre articles à l'égard desquels il a l'intention de faire exception.

L'honorable M. FIELDING : Je regrette de ne pouvoir agréer à la proposition que mon honorable ami vient de faire à la onzième heure—un peu plus tard même. Il est impossible d'invoquer, en faveur d'un relèvement des droits sur les couvertures, un grand nombre des raisons qui ont motivé les changements effectués par rapport à d'autres articles fabriqués avec de la laine.

Les chiffres mêmes que l'honorable député a cités ne lui viennent guère en aide, puisqu'ils indiquent que l'importation des couvertures est bien faible comparée à la quantité qui s'en fabrique au Canada. La commission du tarif trouvera un intéressant sujet d'études dans les observations de l'honorable député et dans celles que d'autres pourront faire. Nous aborderons la question en toute franchise, et s'il est démontré que nous devons mettre l'industrie des couvertures sur le même pied que d'autres indutries canadiennes, nous nous empresserons de le faire.

M. CLANCY : La demande de l'honorable député d'Halton (M. Henderson) est très fortement motivée, et j'estime que le gouvernement devrait y faire droit sans tarder. S'il est vrai qu'il s'importe de la camelote, des couvertures fabriquées avec des rebuts, il faut ou que ces couvertures prennent la place des nôtres, ou que, pour faire face à la concurrence, les fabricants canadiens vendent les leurs à vil prix. Je constate avec peine que le gouvernement semble disposé à adhérer à cette politique sans bon motif apparent. Que ne protège-t-il pas l'industrie des couvertures autant que celle des tweeds ? Eu égard à la puissance des raisons alléguées par mon honorable collègue d'Halton, le gouvernement devrait favoriser l'industrie canadienne et non l'importation de la camelote. Alors même qu'il ne s'importerait que pour $40,000 de ces couvertures, c'est encore un joli denier à réserver aux cultivateurs et aux fabricants canadiens. A en croire le ministre des Finances, la commission du tarif se laissera peut-être attendrir, mais les commissaires ne seront autres que les membres du cabinet ; or, après l'énoncé de motifs que l'honorable député d'Halton a fait ce soir, les ministres sont suffisamment éclairés pour faire incontinent ce qu'exige l'intérêt de nos fabricants de couvertures. A en juger par ce que l'honorable ministre a dit ce soir, les fabricants de lainages n'ont guère lieu, j'imagine, de compter sur une plus grande somme de protection. Il me paraît manifestement injuste qu'il soit fait une telle exception, et particulièrement à l'égard des couvertures et des flanelles.

Il y a quelques jours à peine, je recevais de fabricants de Sarnia une lettre où ils m'apprenaient qu'ils ont fait des représentations au gouvernement et que, malgré l'activité relative de leurs établissements, ils ne font pas de bénéfices, obligés qu'ils sont de vendre leurs produits à bon marché à cause de la concurrence qui leur est faite avec des articles de qualité inférieure qui se vendent à vil prix.

M. BLAIN : J'appuierai les observations de mes honorables collègues d'Halton (M. Henderson) et de Bothwell (M. Clancy). Une partie notable de la population apprendra avec étonnement, j'en suis sûr, que la présente revision du tarif ne confère pas une plus grande somme de protection à l'industrie des couvertures. Il y a dans mon comté deux fabriques de couvertures dont les propriétaires nous ont priés de mettre la question sur le tapis à l'occasion de la revision du tarif. Je constate, à mon grand désappointement, que cette industrie n'est pas comprise dans les présentes modifications du tarif, car elle a assurément besoin d'une plus grande somme de protection. Il y a dans mon comté une très importante fabrique de couvertures qui est plus ou moins inactive depuis un assez bon nombre d'année ; sans avoir précisément fermé ses portes, elle ne fonctionne que par courts intervalles, et les propriétaires comptaient que la revision du tarif les favoriserait quelque peu, et les mettrait en mesure de fabriquer avec avantage la quantité de couvertures dont on a besoin au Canada.

Je ne pousserai pas plus loin la discussion de ce sujet. L'honorable ministre ayant dit que l'abaissement des droits sur le verre

à vitre permettrait au consommateur d'acheter cet article à meilleur marché, je lui demanderai s'il compte que l'augmentation des droits sur les tweeds, etc., aura pour effet de hausser le prix de ces marchandises ?

L'honorable M. PATERSON : Aux observations de l'honorable ministre des Finances, je me contenterai d'ajouter que lorsque nous avons étudié la question des lainages, celle des couvertures et des courtepointes s'est également soulevée, et que si les représentants de cette industrie nous avaient dit, comme l'ont fait ce soir l'honorable député d'Halton et certains de ses collègues, qu'elle se trouve dans les mêmes conditions que les autres, il n'eût pas été fait d'exception à l'égard de ces articles-là ; mais les fabricants de lainages, que j'ai maintes fois rencontrés, m'ont affirmé que la fabrication de ces articles n'est pas menacée au même degré que celle des autres marchandises. Un de nos plus importants fabricants m'a dit à moi-même : " Nous n'avons pas besoin que les droits sur les couvertures soient relevés ; nous sommes maintenant maîtres du marché, et si l'industrie ne donne pas de bénéfices, c'est parce que nous luttons de bon marché," et je suis persuadé qu'ils se font une vive concurrence sous le rapport des prix. Cela corrobore ce que disait mon honorable collègue : La concurrence maintient les prix à un juste niveau.

Pour ce qui est de l'autre question soulevée par l'honorable député de Peel (M. Blain), il n'est pas utile de la discuter à présent, attendu que nous tenons à pousser l'étude des résolutions. A tout événement, il n'agréerait pas mon opinion. Nous y reviendrons l'an prochain.

M. BLAIN : Mon honorable ami a répondu à ma question en disant que l'abaissement des droits sur le verre à vitres permettait au consommateur de se procurer cet article à meilleur marché. Cela étant, prétendra-t-il que le relèvement des droits qui frappent certains articles aura pour effet d'en augmenter le prix ?

M. PATERSON : L'honorable député voudra-t-il d'abord répondre lui-même à sa question ? Je lui dirai ensuite si je partage son avis ou ne le partage pas.

M. BLAIN : C'est une question précise et raisonnable que je pose à l'honorable ministre, ce me semble.

L'honorable M. PATERSON : Je demande à l'honorable député de dire ce qu'il en pense. J'ai tout autant que lui le droit de poser des questions.

M. BLAIN : Je ne le nie pas. On propose ici de frapper de droits plus élevés certains articles que le public canadien achètera. L'honorable ministre a reçu des députations venues de toutes les parties du Canada ; pour se renseigner, il a eu des occasions qui nous ont manqué. Etant si bien informé, il devrait pouvoir nous dire si, dans son opinion, le relèvement des droits devra être suivi d'une augmentation du prix des marchandises.

L'honorable M. PATERSON : Je puis dire à l'honorable député que les importations m'ont fait observer que, se fondant sur le tarif existant, ils avaient vendu leurs marchandises pour les livrer plus tard, et qu'en leur faisant payer des droits plus élevés, leurs ventes, au lieu de leur donner du bénéfice, leur ferait perdre de l'argent. Ils ont donc soutenu avec beaucoup de logique que cette augmentation de droits ne devait pas, en justice, s'appliquer à ces marchandises-là.

M. BLAIN : Alors, si je comprends bien, l'honorable ministre est d'avis que le relèvement des droits sera suivi de l'augmentation du prix des marchandises.

L'honorable M. PATERSON : C'est ce qu'ont pensé les importateurs.

M. BLAIN : Il y a lieu de croire, je présume, que le ministre s'est laissé convaincre par leurs arguments.

M. HENDERSON : Le fait est que, règle générale, les fabriques de couvertures ont moins d'importance que les établissements où l'on fabrique les tweeds et les draps, et que les fabricants de couvertures comptaient sur les autres fabricants pour présenter leur cause en même temps que celle de ces derniers. Après avoir obtenu ce qu'ils désiraient je suppose que les grands fabricants n'ont plus guère pensé à l'industrie des couvertures. Il se peut que certain fabricant ait dit au ministre que cette industrie ne réclamait pas une plus grande somme de protection, mais cette personne doit fabriquer d'autres articles sur une vaste échelle, et, pour elle, la fabrication des couvertures doit être une affaire secondaire. Il lui était loisible, dans son cas, de sacrifier la branche secondaire de son commerce pour faire de plus grands bénéfices d'un autre côté.

M. CLANCY : Je demanderai au ministre si les représentations qui lui ont été faites par rapport à l'industrie des couvertures viennent de la part de personnes qui se livrent exclusivement à cette industrie ou par des industriels qui fabriquent à la fois et la couverture et d'autres articles.

L'honorable M. PATERSON : J'ai rencontré nombre de particuliers et reçu nombre de députations. Certains délégués représentaient l'industrie des lainages, qui comprend celle des couvertures aussi bien que d'autres. Ils alléguèrent qu'il fallait frapper de droits plus élevés certains articles dont l'écoulement leur échappe dans une très large mesure. Leur allégation se trouve corroborée par le fait que non seulement l'importation de ces articles accuse une augmentation considérable, mais que la fabrication, ainsi que le démontrent les données du

recensement, en a sensiblement diminuée au Canada. Pour ce qui est des couvertures, je suis d'opinion que l'importation légère qui s'en fait n'augmente pas, tandis que la fabrication de cet article accuse une augmentation.

M. CLANCY : Le ministre peut-il se rappeler si ces représentations lui ont été faites par des personnes ou des maisons qui ne fabriquent que les couvertures ?

L'honorable M. PATERSON : J'ai fait allusion au président d'une compagnie qui fabrique différents articles, y compris les couvertures.

M. BLAIN : A-t-on pris l'avis des propriétaires des nombreuses fabriques de couvertures, ou leur a-t-on fourni quelque occasion d'exposer leurs vues au gouvernement ?

L'honorable M. FIELDING : Ils ont eu le même avantage que les autres. Nous ne sommes allés chercher personne ; ceux qui désiraient nous exposer leurs objections n'avaient qu'à venir nous voir.

L'honorable M. PATERSON : Il n'est pas venu à ma connaissance que les fabricants du comté de Halton nous aient fait des représentations sur le sujet. Il se peut qu'ils aient exprimé leur opinion lorsque fut préparé le tarif de 1897.

M. HENDERSON : Le ministre a raison. La maison dont il s'agit pensait que la députation venue auprès du gouvernement pour le compte de tous les fabricants de lainages surveillerait ses intérêts ; c'est pour cela qu'ils ne sont pas venus individuellement déranger le ministre.

M. BLAIN : Cela se conçoit aisément, car à l'occasion d'autres révisions du tarif, il ne fut pas fait exception à l'égard de ces articles-là, tandis que dans le cas actuel, le tarif est modifié de façon à nuire à l'industrie. Bref, les changements jusqu'ici apportés au tarif n'avaient jamais visé les fabricants de couvertures.

L'honorable M. PATERSON : Je m'explique. Nous avons pensé que cette manière de procéder était la plus simple. Au lieu de désigner particulièrement les tweeds, peau de daim, etc., nous faisons un renvoi à l'item 293, qui comprend ces articles, et faisons exception à l'égard des articles que l'importation assujettit à une vive concurrence.

En franchise—Chèvres pour l'amélioration des races, sous la réserve de l'application des réglements que le ministre des Douanes pourra établir.

M. CLANCY : Si je ne me trompe, il s'agit ici de favoriser une industrie qui doit s'implanter dans la province du ministre des Finances. Certain personnage à l'esprit entreprenant y importe des chèvres d'Angora dans le but d'en faire l'élevage. Je devrais sans doute faire bon accueil à l'établissement d'une industrie nouvelle, mais il faut convenir que l'honorable ministre fait preuve d'un peu trop d'egoïsme en cette affaire. Je crois savoir que le créateur de cette industrie a déjà habité le Mexique où il l'a exercée avec certain succès, et que le ministre des Finances effectue ce changement au tarif afin de l'aider à lancer son entreprise. Mon honorable ami aura peut-être l'obligeance de nous dire ce qui en est.

L'honorable M. FIELDING : Quelque nombreuses que soient les faveurs dont le gouvernement a accablé la province que j'habite, je constate avec plaisir que l'établissement de cette grande industrie ne s'y trouve pas compris. Tout ce que j'en ai jamais entendu dire, c'est qu'elle offre plus d'intérêt à certains membres de la gauche qu'à moi-même. Cela peut être exact ou ne pas l'être.

M. HENDERSON : Parlons sérieusement. Dans quelle partie du pays se propose-t-on de faire l'élevage des chèvres ?

L'honorable M. PATERSON : Il se pratique déjà sur une certaine ferme de la province de Québec. Cette question me fut signalée pour la première fois par certains habitants de la Colombie Anglaise qui demandèrent à l'Exécutif de décréter la libre importation des chèvres, chose que nous n'étions pas autorisés à faire. Dans le cas présent, nous décrétons que les chèvres seront admises en franchise, tout comme le sont déjà les moutons et autres animaux.

M. CLANCY : Le ministre de l'Agriculture va-t-il s'attribuer le mérite d'avoir implanté cette grande industrie, et insistera-t-il, dans ses brochures électorales, sur les avantages qu'il aura ainsi conférés à la population ?

L'honorable M. PATERSON : L'honorable ministre (M. Fisher) a déjà à son crédit un si grand nombre d'œuvres utiles pour le recommander auprès des cultivateurs qu'il ne lui sera pas nécessaire, à mon sens, de s'attribuer le mérite de cette innovation.

En franchise—Les mélasses provenant de tout pays sous la juridiction britannique ayant droit au bénéfice du tarif de préférence en faveur de la Grande-Bretagne, lorsqu'elles seront fabriquées avec la canne à sucre et importées directement par navire dans les colis primitifs du point de production et qu'elles n'auront été soumises ensuite à aucun procédé de traitement ou de mélange ; le colis sera aussi exempt de droit ; mais cette disposition ne s'appliquera pas aux mélasses destinées à la distillation.

L'honorable M. FIELDING : J'ai une modification à faire ici. Je remplacerai les mots " cette disposition ne s'appliquera pas aux mélasses destinées à la distillation " par une disposition portant que les mélasses pourront être mises en entrepôt en vertu des règlements d'accise pour fins de distillation. De cette façon nous percevons les droits d'accise lorsque l'article est manufacturé. C'est un moyen plus commode d'arriver au même but. Je désire ajouter aussi la disposition suivante :

Les mélasses admises à l'entrée sous l'item 441 de ladite annexe A seront importées direc-

tement du lieu de production (ou du port d'expédition) en vertu de règlements faits par le ministre des Douanes.

L'amendement est adopté.

En franchise—Presses à imprimer, rotatives, d'une classe ou espèce non fabriquée au Canada.

L'honorable M. FIELDING : Nous nous proposons de modifier la forme et non le fond de cette disposition dont l'objet est, ainsi qu'il a été dit, de faciliter l'importation des grandes presses à imprimer les journaux sans nuire à la fabrication des presses au Canada. Nous avions pensé qu'il convenait d'insérer le mot " rotatives ", ainsi que nous l'avaient conseillé, si je ne me trompe, certaines personnes intéressées à la question ; mais après mûre délibération, nous nous sommes aperçus que ce mot ne nous permettrait pas d'atteindre le but que nous nous proposons ; c'est pourquoi nous avons décidé de le remplacer par "d'une valeur d'au moins $1,500 chacune." Il s'ensuivra que les petites presses valant moins de $1,500, comme il s'en fabrique au Canada—il ne s'y en fabrique pas encore de ce prix-là—ne pourront pas s'importer à la faveur de cette disposition. Mais les grandes presses, celles dont il ne se fabrique pas au Canada, seront exemptes de droits.

M. HENDERSON : Dans ce cas, toutes les presses valant $1,500 et plus seront admises en franchise?

L'honorable M. FIELDING : Oui.

M. CLANCY : Pourquoi les petites presses sont-elles assujetties à un droit quand les grandes ne le sont pas?

L'honorable M. FIELDING : Parce que les petites presses se fabriquent déjà au Canada. Nos manufacturiers finiront par fabriquer des presses d'une plus grande valeur, c'est certain ; mais nous nous conformons sous ce rapport aux exigences du moment. Ce qui caractérise l'item, ce sont les mots " d'une classe ou espèce non fabriquée au Canada." Je crois donc que la modification apportée à cette disposition du tarif donnera satisfaction à l'industrie canadienne et aux propriétaires de journaux qui désirent importer de grandes presses.

M. SPROULE : Nos manufacturiers pourraient se déterminer plus tard à fabriquer des presses d'une valeur plus grande.

L'honorable M. FIELDING : La plus grande valeur des presses actuellement fabriquées au Canada n'excède pas $700 ou $800, si je ne me trompe. Nous laissons donc à notre industrie toute la latitude nécessaire à son développement.

L'amendement et l'article sont adoptés.

En franchise—Machines et appareils à forer des puits, appartenant à une classe ou espèce non fabriquée au Canada, pour forer dans le but de trouver de l'eau ou du pétrole,la force motrice ne devant pas être comprise.

L'honorable M. FIELDING : Je désire ajouter après le mot " pétrole " les mots " et pour chercher des minéraux."

M. CLANCY: L'honorable député de Lambton-est (M. Armstrong) a fait observer l'autre jour qu'il existe près de Petrolia un établissement où l'on fabrique ces machines et appareils. Pourquoi établir une loi par rapport aux presses d'imprimerie et une autre pour ces articles? Il est assez difficile à déterminer ce qui se fabrique au Canada et ce qui ne s'y fabrique pas. Qui a demandé l'importation libre de ces articles-là?

L'honorable M. FIELDING : Je ne crois pas qu'il ait été formulé à ce sujet de demande particulière. On nous a fait observer d'une manière générale qu'une telle disposition serait de nature à favoriser l'industrie du pétrole. Ce sont les représentants des territoires du Nord-Ouest qui ont été les premiers, ce me semble, à appeler notre attention sur ce sujet.

M. CLANCY : On m'apprend qu'une très importante maison fabrique toutes les machines dont on se sert pour forer les puits à pétrole. Ce n'est pas elle assurément qui a dû demander cette modification du tarif. Si cette disposition nouvelle est susceptible de favoriser les territoires du Nord-Ouest, elle ne laisse pas de porter un rude coup aux établissements canadiens où l'on fabrique les machines et appareils servant au forage des puits à pétrole.

L'honorable M. FIELDING : Il me semble que les mots " appartenant à une classe ou espèce non fabriquée au Canada " doivent dissiper toute crainte.

En franchise—Savon d'huile de baleine.

M. HENDERSON : Pourquoi cet article est-il franc de droits ?

L'honorable M. FIELDING : Parce qu'il ne se fabrique pas au Canada, et que les cultivateurs s'en servent pour le sprayage des arbres.

M. HENDERSON : Je pensais que nos pêcheries à baleines étaient classées parmi les meilleures de l'univers.

L'honorable M. FIELDING : Nous n'avons pas encore reçu de rapports au sujet de la baie d'Hudson.

M. BLAIN : Je reviens aux dents artificielles. Si je ne me trompe, cet article est actuellement passible d'un droit de 20 pour 100. En vertu d'une disposition nouvelle du tarif, les dents artificielles seront assujetties à un droit de 10 pour 100 jusqu'en 1905, puis elles seront admises en franchise. Le gouvernement en est-il arrivé à la conviction qu'elles ne peuvent pas se fabriquer avantageusement au Canada ?

L'honorabl M. FIELDING : A peu près. Elles ne sont fabriquées que par une seule puissante maison américaine.

M. BLAIN : Qu'est-ce qui s'oppose à ce qu'on les fabrique au Canada ?

L'honorable M. FIELDING : J'imagine qu'elles ne peuvent être fabriquées avec profit que sur une vaste échelle. A tout événement, il n'est jamais venu à ma connaissance qu'une seule maison canadienne eût l'intention d'établir ce genre d'industrie.

Résolution 5.

Il est résolu que le tableau C (articles prohibés) soit amendé en y ajoutant ce qui suit :

642. Etalons et juments valant moins que cinquante dollars chacun.

M. BOYD : Quelles représentations ont bien pu déterminer le ministre à permettre l'importation d'étalons ne valant que $50 ?

L'honorable M. FIELDING : Je crois que certaines personnes ont proposé de fixer la valeur de ces animaux à un chiffre plus élevé, mais bien peu de mortels obtiennent tout ce qu'ils demandent. Nous avons pensé que cette modification satisferait aux demandes légitimes de ceux que le commerce des chevaux concerne particulièrement. Elle est la conséquence d'un mouvement qui s'est manifesté surtout au Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest.

M. BOYD : Je proteste contre cette modification, estimant qu'il importe d'interdire l'importation d'étalons dont la valeur n'excède pas $50. L'on devrait spécifier une valeur beaucoup plus grande que cela.

L'honorable M. FIELDING : Cet article en interdit l'importation.

M. BOYD : Des étalons de $50 ?

L'honorable M. FIELDING : Oui.

M. BOYD : Quelle sorte d'étalon peut-on acheter à un peu plus de $50, et même à $100 ? L'association des commerçants de chevaux avait convenu, me dit-on, de s'en tenir à une valeur de $75. Mais nous n'avons que faire d'étalons de $50.

M. SCOTT : L'importation des étalons est interdite.

L'honorable M. FIELDING : De ceux qui valent moins que cela.

M. BOYD : Il vaudrait beaucoup mieux qu'il fût interdit d'importer des étalons de $50 et même de $100. Ce qu'il faut, c'est l'admission en franchise des étalons enregistrés : pur sang ou clydesdales. En vertu du présent article, il ne sera pas importé d'étalons dont la valeur n'excédera pas $50. Ce chiffre n'est pas assez élevé pour interdire l'importation des étalons.

L'honorable M. FIELDING : Je propose la résolution suivante :

Il est résolu qu'il est expédient de prescrire que l'Acte du revenu de l'intérieur soit modifié comme suit :

Que le paragraphe (a) de l'article 130, tel que décrété par l'article 4 du chapitre 19 des Statuts de 1897, soit abrogé et remplacé par le suivant :

(a) Lorsque la matière employée dans leur fabrication se composera de pas moins de quatre-vingt-dix pour cent, au poids, de grains à l'état naturel ou non maltés, ou lorsqu'ils seront fabriqués de sucre, sirop, mélasses ou autres matières saccharines, non autrement prévues, sur chaque gallon de la force de preuve d'après l'hydromètre de Sykes, et ainsi dans la même proportion pour toute force plus grande ou moindre et pour toute quantité moindre qu'un gallon, une piastre et quatre-vingt-dix centins.

Que le paragraphe (b) de l'article 192, tel que décrété par l'article 4, chapitre 35 de l'Acte 57-58 Victoria, soit abrogé et remplacé par le suivant :

(b) Sur chaque livre de malt importé en Canada et entreposé, lorsqu'il sera sorti de l'entrepôt pour la consommation, un droit d'accise de un centin et demi ; sauf que le malt importé en Canada broyé ou moulu, sera sujet à un droit de deux centins et demi par livre.

Que la présente résolution sera censée avoir été mise en vigueur le 8 juillet 1904.

M. BRODEUR : Je propose que cette résolution soit amendée en y ajoutant ce qui suit :

Mais tout malt broyé ou moulu réellement acheté le ou avant le 8 juillet 1904, en quelque endroit que ce soit en dehors du Canada, pour importation en Canada, sur preuve satisfaisante pour le ministre du Revenu de l'intérieur que l'achat a été ainsi fait, et tout malt broyé ou moulu en entrepôt en Canada à cette date, sera déclaré au taux de droit en force immédiatement avant ledit jour, nonobstant toute augmentation du droit d'accise en vertu de ladite résolution ; mais ce proviso cessera d'être en vigueur après le 31 août de la présente année.

L'honorable M. FIELDING : Cet amendement assujettit ces droits à la même restriction que ceux sur lesquels nous avons statué tout à l'heure.

M. BLAIN : Le ministre pourrait nous donner des explications à ce sujet.

M. BRODEUR : Pour ce qui concerne les alcools, le seul changement apporté consiste en l'imposition d'un droit sur les alcools fabriqués avec de la mélasse canadienne. La loi actuelle vous autorise à prélever un droit sur les alcools fabriqués avec des mélasses étrangères, mais elle est muette en ce qui concerne le droit sur les alcools fabriqués avec les mélasses indigènes. Il n'est pas bien certain qu'il nous soit permis de prélever ce droit. Comme il se fabrique maintenant de l'alcool avec les mélasses canadiennes, nous avons jugé nécessaire d'ajouter à la loi une restriction spéciale.

Quant au malt broyé, il n'y est pas pourvu par la loi existante ; les distillateurs peuvent s'en servir comme ils se servent du malt non moulu, sans que la loi nous autorise à prélever aucun droit. Le présent amendement est destiné à combler cette lacune.

Il est fait rapport de la résolution, qui est lue la première et la seconde fois puis adoptée.

L'honorable M. FIELDING : Je demande permission de présenter le bill (n° 172) tendant à modifier le tarif douanier de 1897. Le bill ayant été rédigé par le greffier de la Chambre, celui-ci m'assure qu'il est absolument conforme et donne plein effet à la résolution que nous venons d'adopter. Je saurais gré à la Chambre d'adopter le bill dès ce soir.

La motion est adoptée, le bill subit ses première et seconde lectures, puis la Chambre se forme en comité pour le délibérer.

M. HENDERSON : M. le président, j'ai à peine saisi un mot de ce que vous venez de dire. J'avais songé à proposer la radiation des quatre item concernant les couvertures et autres articles, mais vous les avez votés sans que je m'en sois aperçu. Le règlement me permet-il d'y revenir ?

L'honorable M. FIELDING : Mon honorable ami (M. Henderson) ne saurait proposer aucun relèvement de droits, et c'est à cela que tendrait la motion qu'il désire présenter.

M. HENDERSON : Mes commettants tiendront à savoir pourquoi je n'ai pas demandé la radiation de ces dispositions du tarif, et je voudrais que cette raison fut énoncée par une voix autorisée.

L'honorable M. FIELDING : Je prends sur moi de déclarer que mon honorable ami (M. Henderson) ne pourrait pas présenter une telle motion.

M. HENDERSON : C'est précisément ce que je pensais, mais j'ai maintenant sur ce point l'avis d'un ministre de la Couronne.

M. CLANCY : Ne pourrions-nous pas proposer l'uniformité des droits sur les lainages ?

L'honorable M. FIELDING : Non, car pour rendre les droits uniformes, il faudrait en relever quelques-uns.

Rapport est fait du bill qui est lu la troisième fois et adopté.

M. BRODEUR : Je demande permission de présenter le bill (n° 173) portant modification de l'acte du revenu de l'intérieur. Ce bill est fondé sur la résolution que nous venons d'adopter relativement aux articles tombant sous la juridiction du ministère du Revenu de l'intérieur.

La motion est adoptée ; le bill est lu la première et la seconde fois, délibéré en comité, rapporté, lu la troisième fois et adopté

MODIFICATION DE L'ACTE DES COMPAGNIES.

L'honorable M. FIELDING : Au commencement de la séance, j'ai proposé la seconde lecture du bill (n° 164) du Sénat portant modification de l'Acte des compagnies de 1902, et, manquant de renseignements, j'ai retiré ma motion. Il ne s'agit pas ici d'une mesure du gouvernement, bien que le bill soit inscrit au nom du ministre de la Justice parmi les mesures du gouvernement. Je crois savoir que les raisons que l'on avait de s'opposer au bill n'existent plus; s'il en est ainsi, je proposerai qu'il subisse maintenant sa seconde lecture.

M. SPROULE : Après les explications qui nous ont été données, je ne crois pas qu'il y ait lieu de s'opposer à la première partie du bill. L'Acte des Compagnies autorise la réduction des actions de $100 à $25, mais ne contient aucune disposition relativement à la conversion des actions de $25 en actions de $100 ; or, c'est cette lacune, m'a-t-on dit, que l'on veut combler en décrétant que quatre actions pourront n'en former qu'une seule. A cela il n'y a rien à redire ; mais les mêmes objections subsistent toujours à l'égard des autres dispositions du bill.

M. COWAN Pour ce qui est de l'article 2, je dois dire que l'acte des compagnies est tellement obscur que l'on ne sait pas au juste si une compagnie constituée à cet effet peut entreprendre la construction d'un chemin de fer. Le présent article est destiné à dissiper tout doute à cet égard. Il n'est pas du tout question d'étendre ici les pouvoirs et privilèges des compagnies ordinaires. On m'a cité le cas de certain avocat distingué de Toronto, grand ami de mes collègues de la gauche, que la rédaction de l'acte des compagnies a mis dans l'embarras.

M. SPROULE : Puisque l'on désire amender la loi dans ce sens, il serait nécessaire, ce me semble, d'y ajouter d'autres dispositions dans le but de sauvegarder les intérêts du public; mais la session est tellement avancée qu'il vaudrait mieux laisser le bill de côté. Depuis nombre d'années, nul n'a jamais songé à conférer aux compagnies de chemin de fer le droit de se former en compagnies de construction.

M. COWAN Le présent bill n'a pas pour objet particulier de mettre les compagnies de chemin de fer en situation de se former en compagnies de construction ; mais on ne sait pas au juste si une compagnie constituée dans le but d'entreprendre ou de soumissionner la construction d'une voie ferrée a vraiment le droit de le faire. Dans le cas auquel j'ai fait allusion, les banques avaient refusé d'avancer des capitaux.

M. BARKER : Ce bill fut présenté à la Chambre par l'honorable député d'Essex-sud ; si je ne me trompe, il fut renvoyé au comité, puis fut rayé du feuilleton avant que la Chambre en fût saisie de nouveau. Il fut ensuite présenté au Sénat, et c'est à titre de mesure de ce dernier qu'il nous

revient. Comment l'honorable député explique-t-il cela ? Pareil cas se produit très rarement. La première fois que la Chambre fut saisie du bill, il fut question de certain amendement dont le texte fut remis au ministre de la Justice. Dans le temps, je n'avais aucune raison de m'opposer au principe du bill ; toutefois, à moins de graves raisons à ce contraires, il conviendrait, je crois, de renvoyer la délibération de ce bill à la séance de demain matin. Je ne l'ai pas encore étudié depuis qu'il nous est revenu du Sénat, et si rien ne s'y oppose, il en sera facilement disposé demain.

M. COWAN : Ce bill, je l'avais présenté moi-même ; il fut subséquemment retiré. On m'avait dit que le bill concernant les compagnies de chemins de fer ayant été en premier lieu présenté au Sénat par le secrétaire d'Etat, il serait préférable de laisser à l'autre Chambre l'initiative en la matière. C'est ce qui fut fait ; l'amendement fut présenté au Sénat, et c'est ainsi qu'il nous est revenu.

M. BARKER Est-il conçu dans les mêmes termes que le bill de l'honorable député ?

M. COWAN : Absolument. En justice, je dois dire cependant que l'honorable leader de la gauche, pensant que l'amendement serait peut-être aussi obscur que la loi même, a proposé de n'en appliquer les dispositions qu'aux seules compagnies que leur charte autorise à entreprendre des travaux de construction. Telle était notre intention, et mon honorable ami le ministre des Finances proposa que le bill soit modifié dans ce sens, c'est-à-dire que le droit de construction ne sera conféré qu'aux compagnies auxquelles leur charte reconnaît ce droit particulier.

M. SAM. HUGHES Qu'est-ce qui nécessite cet amendement ?

M. COWAN : L'ambiguïté de l'acte des compagnies. Le ministre de la Justice doute qu'il soit nécessaire de modifier la loi, mais les banques n'avanceront d'argent qu'à la condition que cette modification soit faite.

M. SPROULE : Certaine compagnie de construction a déjà tenté cela il y a déjà bien des années, et elle en fut sévèrement blâmée. La tentative n'a jamais été renouvelée depuis. On prétendait alors que le principe était vicieux, et l'événement a prouvé qu'il l'était réellement. Ce qui ne convenait pas dans le temps ne convient pas davantage aujourd'hui. Au surplus, après avoir été présenté à la Chambre le bill a dû être rejeté ou retiré.

M. COWAN : Il a été simplement renvoyé à plus tard afin qu'il y fût plus clairement exprimé qu'une compagnie ne pourra entreprendre la construction de voies ferrées qu'en tant qu'elle y sera spécialement autorisée par son acte d'institution civile.

M. SPROULE : Qu'allègue-t-on pour justifier la présentation de ce bill au Sénat quand il avait déjà été ou rejeté ou retiré ici.

L'honorable M. FIELDING : L'honorable député se fait une fausse idée de la question. La loi générale concernant les compagnies porte que des compagnies peuvent être constituées par lettres patentes pour certaines fins, mais elle fait exception par rapport à la construction et à l'exploitation de lignes de chemin de fer, de télégraphe et de téléphone, ainsi qu'aux opérations de banque. Dans la pensée du législateur, les compagnies instituées en vertu de lettres patentes ne devaient pas être autorisées à construire, exploiter ou administrer des lignes de chemins de fer ou de téléphnoe, mais je ne crois pas que l'exception soit censée devoir s'appliquer à une compagnie privée qui désire entreprendre la construction d'un tronçon de chemin de fer ou la fourniture d'appareils téléphoniques. Or, la loi étant susceptible d'être interprété dans ce sens, nous voulons dissiper toute incertitude.

M. SPROULE : Ce à quoi l'on s'opposait dans le temps, c'est que les directeurs de la compagnie de construction étaient pris parmi les membres de la compagnie du chemin de fer. Or, telle n'était pas l'intention de l'Acte des compagnies. Ce que l'on fit alors provoqua des protestations telles, que la tentative ne fut jamais renouvelée. Sans en être bien sûr, je crois que l'Acte des compagnies fut modifié de façon à prévenir le retour d'une chose semblable. Si le présent bill est adopté, il faudra faire d'autres amendements à la loi afin d'empêcher que les directeurs d'une compagnie de chemin de fer deviennent en même temps ceux d'une compagnie de construction.

L'honorable M. FIELDING : Il n'est pas question de cela dans le bill.

M. SPROULE : Ils pourront le devenir si le bill est adopté.

M. FOWLER : Le bill repose certainement sur un principe très vicieux. Je remarque qu'il n'a pas été distribué.

L'honorable M. FIELDING : Il l'a été.

M. FOWLER : Imprimé en anglais et en français ?

L'honorable M. BRODEUR : Il a dû être imprimé en français, puisque le Sénat l'a adopté.

M. FOWLER : Rien n'indique qu'il l'a été. Il ne convient pas de faire aussi peu de cas de nos règlements.

M. LENNOX : Je conseillerais que l'étude de cette question fût renvoyée à la prochaine séance.

L'honorable M. FIELDING : Je n'y vois pas d'inconvénient. Je propose donc l'ajournement du débat.

La motion est adoptée, et le débat ajourné.

SUBSIDES.

L'honorable M. FIELDING : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. SPROULE : Comme il est une heure, nous devrions songer à nous en aller.

L'honorable M. FIELDING : Nous sommes à la disposition de nos honorables amis de la gauche. Toutefois, de graves raisons obligeant mon honorable collègue de la Marine et des Pêcheries à partir demain, j'avais pensé que nous pourrions terminer ce soir l'étude des derniers articles de son budget.

M. SPROULE : Ils donneront lieu à un débat.

L'honorable M. FIELDING : Raison de plus pour qu'il soit présent.

M. HENDERSON : Le ministre ne devant partir, Je crois, qu'à une heure de l'après-midi, il pourra se trouver ici à la séance du matin.

L'honorable M. PREFONTAINE : Si l'honorable député veut me promettre que nous terminerons la besogne——

M. SAM. HUGHES : Pas de promesses—le ministre peut bien retarder un peu son départ.

L'honorable M. PREFONTAINE : Que l'honorable député (M. Sam. Hughes) ne s'emporte pas. Il est convenu que nous nous mettrons à l'ouvrage demain, à onze heures. Il me reste peu d'articles à mettre à l'étude, et je crois pouvoir donner pleine satisfaction à la Chambre à leur sujet.

La motion est retirée.

AJOURNEMENT—DATE DE LA PROROGATION.

L'honorable M. FIELDING : Les députés de la gauche désirent-ils que la séance soit levée maintenant ?

M. SPROULE : Je le crois.

L'honorable M. FIELDING : Puisqu'il en est ainsi, je propose que la séance soit levée.

M. SPROULE : Je suppose que nous commencerons demain par les subsides ?

L'honorable M. FIELDING : Oui.

M. HENDERSON : L'honorable ministre (M. Fielding) qui dirige en ce moment les travaux de la Chambre compte-t-il que la prorogation aura lieu deman ?

L'honorable M. FIELDING : Non. Je crois cependant qu'en travaillant avec ardeur nous pourrons terminer notre besogne demain, et que la prorogation pourra avoir lieu mercredi midi.

La motion est adoptée, et la Chambre lève sa séance à une heure du matin (mardi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 9 août 1904.

La séance s'ouvre à onze heures.

SUBSIDES.—LE CAS DU SOLDAT MULLOY.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. ANDREW BRODER : M. l'Orateur, je désire appeler de nouveau l'attention du ministre de la Milice et du gouvernement sur le cas du soldat Mulloy, qui a perdu la vue au service de l'empire pendant la guerre sud-africaine. Je ne demande pas l'aumône pour ce jeune homme. Je m'appuie sur une raison plus élevée que celle-là. Je crois que le pays doit de la reconnaissance à un homme qui se trouve dans sa position. La dernière fois que j'ai soumis la question à la Chambre, l'honorable ministre de la Milice ne pouvait se rappeler aucun précédent de secours spécial accordé par le gouvernement à un militaire blessé pendant la rébellion du Nord-Ouest. J'ai pris la peine de faire des recherches et j'ai eu le plaisir de soumettre à l'honorable ministre de la Milice des faits qui, je crois, lui ont prouvé qu'il y avait de ces cas. En autre je puis mentionner le nom du capitaine Peters, qui a eu un bras cassé et a été rendu complètement invalide, et auquel on a accordé $1,000 par année. Je crois que le gouvernement devrait s'occuper immédiatement du cas du soldat Mulloy, et j'espère qu'avant longtemps le pays ne manquera pas de reconnaître ses services comme ils le méritent.

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : Je ne crois pas pouvoir ajouter grand'chose à ce que j'ai dit il y a quelques jours sur cette question. Mon honorable ami a certainement présenté le cas du soldat Mulloy avec beaucoup d'effet. Il m'a rappelé le cas du capitaine Peters, qui touche une pension spéciale à cause des blessures qu'il a reçues pendant l'insurrection du Nord-Ouest. Je n'ai pas eu le temps d'examiner le cas du soldat Mulloy, mais on m'a soumis des documents et je me propose de les examiner. A cette époque de la session, je ne crois pas pouvoir promettre à mon honorable ami plus que de donner à cette question la plus sérieuse attention, dans l'espérance que d'ici à la prochaine session le gouvernement pourra trouver quelque moyen de faire droit dans des cas spéciaux comme celui du soldat Mulloy et autres semblables, afin que tous ces particuliers soient placés sur un même pied, qu'ils reçoivent une pension ou non. C'est tout ce que je puis dire à mon honorable ami sur ce sujet.

EXPORTATION DU BETAIL SUR PIED AUX ETATS-UNIS.

M. T. S. SPROULE : M. l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je désire appeler l'attention du gouvernement et de la Chambre sur une question que je veux depuis longtemps discuter avec l'honorable ministre de l'Agriculture, mais la multiplicité de ses travaux l'ayant empêché de me donner son attention en ces derniers temps, je saisis aujourd'hui l'occasion d'en parler avant que la session se termine. Il s'agit d'une requête faite par M. F. H. Page, de Mission, C.-A., qui demande qu'on lui rembourse les droits de douane qu'il a payés sur des chevaux exportés du Canada aux Etats-Unis sur la foi d'une circulaire envoyée par le département de l'Agriculture désignant l'espèce de bestiaux que l'on pouvait exporter dans ce pays sans payer de droits. Cette circulaire disait que le gouvernement canadien et le gouvernement américain en étaient venus à une entente pour l'avantage mutuel des deux pays au sujet de l'importation d'animaux de race, en franchise, dans un pays ou dans l'autre. Comme il désirait exporter des animaux de race aux Etats-Unis, il demanda des renseignements au ministère de l'Agriculture qui lui envoya la circulaire suivante :

EXPORTATION AUX ETATS-UNIS DES ANIMAUX PUR SANG.

Les éleveurs d'animaux pur sang, désireux d'exporter ces animaux aux Etats-Unis, m'écrivent fréquemment pour avoir des informations au sujet des règlements de l'importation du bétail canadien en ce pays. Le sommaire suivant de ces règlements est donné pour l'avantage de ces éleveurs :

1. Tous les animaux importés du Canada aux Etats-Unis doivent être accompagnés d'un affidavit fait par le propriétaire ou l'importateur déclarant clairement le but pour lequel lesdits animaux sont importés, à savoir : si c'est dans un but d'élevage, de production du lait, de travail, de pâturage, d'engraissement, ou de boucherie, s'ils font partie des effets d'un colon, ou si ce sont des chevaux entrés pour un séjour temporaire, tel que prévu par les règlements. Ledit affidavit doit être présenté au percepteur des douanes au port d'entrée, qui décidera si ces animaux ont droit d'entrer en vertu de ces règlements, et qui avisera l'inspecteur du Bureau of Animal Industry dans tous les cas où les règlements exigent qu'un examen soit fait.

2. Chevaux—Les chevaux importés pour l'élevage, les courses, les expositions et les ventes, pour le pâturage ou pour le travail doivent être examinés au port d'entrée.

3. Bêtes à cornes—Les bêtes à cornes importées pour l'élevage, la production du lait, le pâturage ou l'engraissement doivent être examinées et accompagnées d'un certificat signé par un inspecteur-vétérinaire canadien déclarant qu'aucune maladie contagieuse sur les animaux, excepté la tuberculose et l'actinomycose, a existé dans le district dans lequel les bêtes à cornes ont été gardées durant six mois antérieurement à la date de l'importation. Le propriétaire doit établir par affidavit que ledit certificat se rapporte aux animaux en question.

4. Un certificat, pour les bêtes à cornes âgées de plus de six mois et destinées au pâturage, ainsi que pour les vaches laitières, doit montrer qu'elles ont été soumises à l'épreuve de la tuberculine et trouvées exemptes de tuberculose ; il doit aussi contenir la date de l'épreuve, un tableau de la réaction et une dscription des bêtes à cornes avec leur âge et leurs marques.

5. On peut exiger que tout animal soit examiné au port d'entrée et que tout animal présentant des symptômes de tuberculose soit soumis à l'épreuve de la tuberculine, d'après les instructions du chef du Bureau of Animal Industry.

Moutons—Tous les moutons importés aux Etats-Unis pour l'élevage, le pâturage et les fins de l'engraissement doivent être examinés et doivent être accompagnés d'un certificat signé par un inspecteur-vétérinaire canadien, déclarant qu'aucune maladie contagieuse sur les moutons a existé dans le district dans lesquel les animaux ont été gardés durant six mois antérieurement à la date de l'importation. Le propriétaire ou l'importateur doit aussi présenter un affidavit établissant que ledit certificat se rapporte aux animaux en question.

7. Cochons—Tous les cochons importés pour l'élevage, le pâturage ou pour les fins de l'engraissement seront accompagnés du certificat d'un inspecteur-vétérinaire déclarant qu'aucune maladie contagieuse sur les cochons n'a existé dans le district dans lequel les cochons ont été gardés durant les six mois précédant la date de l'importation, et le propriétaire ou importateur doit présenter un affidavit établissant que ledit certificat s'applique aux animaux en question.

8. Quarantaine—Toutes les bêtes à cornes, moutons et cochons pour l'élevage, le pâturage ou l'engraissement, lorsqu'ils ne sont pas accompagnés des affidavits et certificats de rigueur, doivent être détenus en quarantaine durant une semaine aux frais du propriétaire ou de l'importateur, sous la surveillance de l'inspecteur en charge. Les animaux qui, à la fin de ce temps, seront trouvés exempts de maladies, seront relâchés.

9. Transport—Tous les wagons employés au transport des animaux doivent d'abord être entièrement nettoyés et puis déinfectés par un lavage composé d'un mélange de chaux et d'acide carbolique avant que les animaux y soient placés. Les exportateurs doivent s'assurer que ces précautions ont été prises avant que les animaux soient placés dans les wagons, attendu que si ces prescriptions des règlements ne sont pas observées, les wagons ne pourront pénétrer aux Etats-Unis.

Les règlements du département de la trésorerie des Etats-Unis se lisent ainsi :

10. Enregistrement—Nul animal destiné à l'élevage ne sera admis en franchise, à moins que l'importateur ne fournisse un certificat d'enregistrement et de généalogie dans la forme ci-après indiquée, montrant que l'animal est de pur sang et qu'il a été admis à l'enregistrement complet dans le livre d'enregistrement américain établi pour cette race, et que son père et sa mère, et son grand-père et sa grande-mère ont tous été enregistrés dans un livre d'enregistrement établi pour la même race. Un affidavit du propriétaire, agent ou importateur établissant qu'un tel animal est précisément celui décrit dans ledit certificat d'enregistrement et de généalogie, doit être présenté.

A moins que le certificat d'enregistrement et de généalogie ne soit produit, l'animal sera considéré comme assujéti au paiement du droit. Au cas où ce certificat ne serait pas disponible au moment de l'arrivée des animaux, les droits sur ces animaux seront estimés et déposés, et les animaux livrés à l'importateur, qui pourra, dans l'intervalle de dix jours, remettre entre les mains du percepteur une promesse écrite de produire le certificat nécessaire dans les six mois de la date de l'entrée ; après quoi la liquidation finale de l'entrée sera suspendue jusqu'à la production du certificat ou l'expiration des six mois. Sur la production du certificat en bonne et due forme dans les six mois de la date d'entrée, la somme déposée sera remboursée.

Formule de la déclaration d'enregistrement et de généalogie à présenter dans le cas d'importation d'animaux.

Généalogie.. .. .. Père.. .. ....Père.. .. ....
N°.. .. .. N°.... .... ..N°.. .. ..
Mère.. .. ....
N°.. .. ..
N°.. .. .. N°.... .... ..N°.. .. ..
Mère.. .. ....Père.. .. ....
N°.. .. ..

Puis on lit cette formule de certificat :

J'atteste par les présentes que ce qui précède est la généalogie réelle de.. .. ..n° .. .. ; que cet animal est de pure race et qu'il a été inscrit au registre de.. .. .. .. étant le livre d'enregistrement de cette société pour la race de.. .. ..
(Signé).. .. ..
Secrétaire de .. ..
Fait à.. .. ..
le.. .. ..19 .

Nul stud-book ou régistre généalogique canadien n'est reconnu par le gouvernement américain, et pour obtenir l'admission en franchise aux Etats-Unis des animaux destinés à l'élevage, il faut les faire enregistrer dans les livres généalogiques américains ou européens.

F. W. HODSON,
Commissaire du bétail.

Cette circulaire a été envoyée par M. F. W. Hodson, représentant du ministère de l'Agriculture, à M. Page qui l'a acceptée comme exposant les faits correctement. Il s'est conformé à toutes ses exigences et il a envoyé une consignation de chevaux aux Etats-Unis croyant qu'on les laisserait entrer en franchise, mais le gouvernement américain les arrêta au port de douane, et il fut obligé de payer des droits qu'il pensait pouvoir se faire rembourser. Nous avons ensuite une lettre de M. W. A. Clemons, secrétaire du commissaire du bétail sur pied, adressée à M. Page et qui se lit ainsi :

Ottawa, 28 mars 1904.

Cher monsieur,—Nous avons reçu votre lettre du 20 mars et aussi une copie du journal " The Ranch ". M. Hodson est absent pour quelques jours. Je suis certain qu'il s'occupera de cette affaire à son retour, et qu'il fera ce qu'il pourra pour vous aider. Il me semble que vous avez un sujet de plainte bien fondé contre les autorités douanières américaines. Il arrive fréquemment que des douaniers peu au courant des lois concernant l'importation des animaux de race fassent de ces erreurs.

Votre tout dévoué,
W. A. CLEMONS,
Secrétaire du commissaire du bétail.

Puis nous avons une autre lettre de M. F. W. Hodson :

Ottawa, 27 mars 1902.

H. F. Page, écr,
Mission, C.A.

Cher monsieur,—A mon retour je trouve votre lettre du 20 courant. J'ai transmis cette lettre avec la copie du journal " The Ranch " au secrétaire du département et je lui ai demandé de s'occuper de la chose officiellement. Si votre récit des faits est exact les douaniers américains ont certainement outrepassé leurs droits et il ne devrait pas y avoir de difficulté a régler l'affaire.

Votre tout dévoué,
(Signé) F. W. HODSON,
Commissaire du bétail.

Puis, le 27 juin, M. Hodson écrit une autre lettre qui se lit ainsi :

Ottawa, 27 juin 1902.

H. F. Page, écr,
Mission, C.A.

Cher monsieur,—J'ai reçu la vôtre du 20 juin, et j'ai pris note de son contenu. La prétention des douaniers est des plus absurde. Nous étudions toute la question avec soin et en préparons un historique détaillé que nous soumettrons au ministre de l'Agriculture en lui demandant de s'occuper de l'affaire. J'écris aussi à l'honorable John Dryden, ministre de l'Agriculture de la province d'Ontario, qui s'intéresse vivement aux questions de cette sorte, et je lui demande de nous aider. J'écris aussi aux commissaires d'agriculture des différentes provinces du Canada leur soumettant un état de la cause ; j'écris aussi à tous les journaux du Canada qui s'occupent de ces questions et aussi à la " Breeders' Gazette " de Chicago.

Votre tout dévoué,
(Signé) F. W. HODSON,
Commissaire du bétail.

Voici une autre lettre de M. Hodson, datée le 28 juillet 1902 :

H. F. Page, écr,
Mission, C.A.

Cher monsieur,—Ci-inclus vous trouverez copie de deux lettres que j'ai reçues de l'honorable M. Dryden. Je fais tout ce que je peux pour vous aider, et je mets en mouvement autant d'influences que possible aux Etats-Unis et au Canada. J'ai écrit à plus de 800 personnes et journaux des deux pays. Je vous fais savoir ces choses non pour en réclamer du mérite auprès de vous, mais afin que vous sachiez que le département n'est pas inactif lorsque les intérêts du Canada sont en jeu. M. Fisher fait aussi tout ce qu'il est possible de faire, et nous avons adressé une demande aux autorités à Washington, par l'entremise du Bureau Colonial anglais, de même que directement par notre secrétaire d'Etat. Vous savez que M. Sanders est le propriétaire et le rédacteur de la " Breeders' Gazette " de Chicago, journal que vous connaissez bien. Il est probablement un des plus importants éleveurs d'Amérique. M. John Dryden est ministre de

l'Agriculture dans la province d'Ontario, et éleveur très important.

Votre tout dévoué,
(Signé) F. W. HODSON,
Commissaire du bétail.

Voici la lettre de M. Dryden à M. Hodson :

(Copie.)

Toronto, 14 juillet 1902.

Cher M. Hodson,—Au sujet de la difficulté survenue avec les autorités de Washington à propos de l'entrée en franchise d'animaux pursang élevés aux Etats-Unis, je dois vous dire qu'un cas semblable s'est présenté il y a environ quinze ans. Il s'agissait de chevaux, et le gouvernement américain décida qu'il n'était pas nécessaire que celui qui recevait les chevaux fût un éleveur. Je crois qu'il vaudrait la peine de revoir ce qui a été fait alors.

J'écris à M. Sanders, de la " Breeders' Gazette " qui a toujours été favorable à la plus grande liberté au sujet du commerce de bestiaux. Il est au fait de la question.

Votre tout dévoué,
(Signé) JOHN DRYDEN.

F. W. Hodson, écr,
Commissaire du bétail, Ottawa.

Les autorités de Washington paraissent avoir prétendu que ceux qui recevaient ces chevaux devaient être des éleveurs, et que les chevaux devaient être destinés à l'élevage. Nous avons ensuite la réponse de M. Saunders, le rédacteur de la " Breeders Gazette." M. Dryden écrivit à M. Hodson :

Je vous inclus une lettre que je viens de recevoir de M. Saunders, de la " Breeders' Gazette ". Cette lettre s'explique d'elle-même. Vous y verrez qu'il veut s'occuper sérieusement de l'affaire, et j'espère que tout s'arrangera d'une façon satisfaisante.

Votre tout dévoué,
(Signé) JOHN DRYDEN.

Voici la lettre de M. Saunders :

Chicago, 18 juillet 1902.

L'honorable John Dryden,
Toronto.

Cher M. Dryden,—J'ai reçu votre lettre du 14. Je ne puis comprendre comment un percepteur des douanes américaines puisse décider d'une façon semblable en présence de la pratique suivie par le département depuis de si nombreuses années. Je ne crois pas que l'on ait adopté aucune nouvelle interprétation de la loi. Cependant, je vais écrire une lettre personnelle au secrétaire Wilson, et je vais essayer de savoir ce qui en est.

Votre tout dévoué,
(Signé) A. H. SANDERS.

Puis nous avons une autre lettre de M. Hodson au sujet de la correspondance reçue de M. H. F. Page :

Ottawa, 25 août 1904.

H. F. Page,
Mission, C.A.

Cher monsieur,—La correspondance dont vous m'avez envoyé copie est réellement surprenante. Je n'ai jamais rien vu qui ressemble autant à du brigandage. Je puis me tromper, cependant, et j'ai envoyé vos lettres au sous-ministre de l'Agriculture, qui est avocat, et je lui ai demandé d'étudier la question et de vous écrire immédiatement. Je ne vois pas pourquoi la somme entière de $1,000 ne vous serait pas remboursée. Nous en faisons une question internationale.

Votre tout dévoué,
(Signé) F. W. HODSON,
Commissaire du bétail.

Voici une autre lettre de M. Hodson au sujet d'une lettre du sous-ministre de l'Agriculture :

H. F. Page,
Mission, C.A.

Cher M. Page,—Ci-inclus copie d'une lettre que j'ai reçue aujourd'hui du sous-ministre de l'Agriculture. Si je reçois autre chose de lui, je vous écrirai. Il est probable que M. O'Halloran vous écrira lui-même.

Votre tout dévoué,
(Signé) F. W. HODSON,
Commissaire du bétail.

Voici maintenant la lettre du sous-ministre de l'Agriculture :

F. W. Hodson, écr.,
Commisaire du bétail,
Ministère de l'Agriculture.

Cher M. Hodson,—J'ai reçu votre lettre du 26 courant, renfermant certaine correspondance au sujet de la réclamation de M. H. F. Page, de Mission, C.A., qui demande à être remboursé de l'argent qu'il a versé dans le trésor des Etats-Unis pour l'entrée dans ce pays de chevaux percherons destinés à l'élevage ; M. Page vous demande dans cette correspondance votre avis sur l'opportunité d'engager un avocat à New-York pour pousser sa réclamation.

Dans la liasse de lettres que vous me soumettez, j'en trouve une du secrétaire d'Etat du Canada, écrite en juin dernier, et dans laquelle il demande au gouvernement des Etats-Unis de rembourser à M. Page la somme qu'il a déposée. Vu que cette réclamation est encore devant le gouvernement des Etats-Unis, je crois qu'il serait peu sage de la part de M. Page de confier à un avocat le soin de faire valoir sa réclamation.

Le ministre doit arriver ici demain et je voudrais conserver ces lettres afin de les avoir devant moi lorsque je lui soumettrai la question demain.

Votre tout dévoué,
(Signé) GEO. F. O'HALLORAN,
Sous-ministre de l'Agriculture.

Il y a une autre lettre de M. O'Halloran à M. Hodson, dans laquelle le sous-ministre dit :

J'ai vu aujourd'hui le sous-secrétaire d'Etat ; il m'a promis d'écrire à l'ambassade anglaise à Washington pour lui demander de se hâter à rendre sa décision au sujet de la réclamation de M. Page présentée par le secrétaire d'Etat.

Il y a une lettre de M. Hodson que je n'ai pas besoin de lire, mais voici une autre lettre du sous-ministre de l'Agriculture à M. Page:

Bureau du sous-ministre,
29 novembre 1902.

Monsieur,—Au sujet de votre correspondance avec le département de l'Agriculture se rapportant à votre réclamation auprès du gouvernement des Etats-Unis auquel vous demandez le remboursement du dépôt que vous avez fait en même temps que l'entrée en douanes de chevaux percherons, au mois d'octobre 1901,

mon devoir est de vous dire que l'honorable secrétaire d'Etat du Canada a insisté auprès du gouvernement américain pour lui faire prendre une décision dans votre cas, mais que jusqu'à présent nous n'avons pas de nouvelles.

Ci-inclus certains extraits des lois et règlements douaniers américains concernant l'entrée aux Etats-Unis d'animaux de race. Je suppose que lorsque vous avez entré vos chevaux aux Etats-Unis vous vous êtes conformé aux dispositions des articles 473 et 541.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) GEO. F. O'HALLORAN,
Sous-ministre de l'Agriculture.

A. F. Page,
Mission, C.A.

Voici maintenant la note des autorités américaines :

Note concernant la réclamation de H. F. Page, de Mission, C.A., demandant a être remboursé de droits qu'il a payés à la douane américaine pour l'entrée aux Etats-Unis de chevaux percherons au mois d'octobre 1901.

L'article 220 de la loi des douanes des Etats-Unis en date du 24 juillet 1897 se lit ainsi : Chevaux et mules, évalués à $150 au moins, $30 chacun ; si la valeur dépasse $150, 5 pour cent ad valorem.

L'article 473 de la loi des douanes des Etats-Unis se lit ainsi :

Tout animal importé spécialment pour la reproduction sera admis en franchise, pourvu qu'il soit un pur-sang, d'une race reconnue, et duement inscrit dans le livre généalogique de cette race ; et pourvu de plus que les certificats de la généalogie soient produits et soumis à l'officier de douanes et portent la signature authentique du gardien de tel livre généalogique et soient accompagnés d'un affidavit du propriétaire, agent ou importateur attestant que l'animal que l'on veut entrer en douane est bien l'animal même décrit dans ledit certificat et pourvu de plus que le secrétaire de l'Agriculture désigne au secrétaire du trésor quelles sont les races de pur-sang prévues par cet article. Le secrétaire du trésor aura droit d'ajouter d'autres règlements à ceux déjà existants pour la mise en vigueur de la loi.

L'article 541 dit : Aucun animal importé pour les fins d'élevage ne sera admis en franchise à moins que l'importateur ne fournisse un certificat de la généalogie de l'animal montrant qu'il est de race pure et qu'il est régulièrement inscrit au livre généalogique de cette race, et aussi que ses ancêtres, mâle et femelle, en remontant jusqu'à la deuxième génération, sont bien et dûment enregistrés dans le livre généalogique de cette race. Il faut produire aussi un affidavit du propriétaire, de l'agent ou de l'importateur établissant que l'animal est bien celui désigné au livre généalogique et dont les certificats sont produits.

L'article 543 dit : Au cas où l'on n'aurait pas ce certificat à l'arrivée des animaux, le percepteur estimera les droits qui devront être déposés, et les animaux seront livrés à l'importateur qui pourra dans les dix jours donner au percepteur un engagement signé que dans l'intervalle de six mois de la date de l'entrée en douane il produira le certificat requis. Sur production de ce certificat dans les délais voulus la somme déposée sera remboursée comme excès de dépôt. Le certificat sera remis à l'importateur, mais on en gardera des copies pour les archives de la douane.

Mr. SPROULE.

Il y a une lettre du département de la Douane à Puget-Sound :

District de douanes de Puget-Sound,
Port d'entrée de Sumas, Wash.,
Bureau du sous-percepteur,
30 décembre 1902.

H. F. Page, cr,
Mission, C.A.

Cher monsieur,—La décision des évaluateurs en réponse à votre protêt contre l'entrée 177K a été reçue à ce bureau. Vous pourrez en prendre connaissance au bureau. Les évaluateurs ont décidé que les chevaux étaient assujétis aux droits.

Respectueusement à vous,
S. P. O'CONNOR,
Sous-percepteur.

Voici une autre lettre de M. W. H. Bogle à M. H. F. Page :

Seattle, Wash., 6 janvier 1903.

M. H. F. Page,
Mision, C.A.

Cher monsieur,—Je viens de recevoir un rapport de M. Gibson, de New-York, m'informant que le conseil de la Trésirerie des Etats-Unis a décidé contre vous. Je vous inclus la lettre de M. Gibson à M. Dow. J'ai pris connaissance de la décision du conseil de la Trésorerie, depuis. Elle signifie que celui-là seulement qui a l'intention d'employer lui-même des animaux à des fins de reproduction a droit à la remise des droits. Les animaux qui entrent aux Etats-Unis pour être vendus à des éleveurs, doivent payer les droits.

Votre tout dévoué,
W. H. BOGLE.

Je trouve une réponse à cette lettre dans une exemplaire de la "Breeders' Gazette" que j'ai devant moi et où on lit l'annonce d'une vente à l'encan d'animaux de race envoyés aux Etats-Unis par la W. C. Edwards Company, de Rockland, l'honorable M. H. Cochrane, de Hillhurst, l'honorable John Dryden, de Brooklyn ; la "Gazette" a publié aussi une vignette représentant un des animaux: "Lady Clara", et a donné un compte rendu de la vente. De sorte que dans ce cas-ci on ne peut prétendre que les acheteurs aient importé eux-mêmes ces animaux pour fins de reproduction, et cette question n'a pas été soulevée. M. Page était donc dans le même cas que les autres, et cela montre qu'il s'est conformé à toutes les exigences de la loi, et qu'on n'a pas le droit de le traiter comme on le traite. Voici une autre lettre de M. O'Halloran, sous-ministre de l'Agriculture :

Son Excellence le Gouverneur général a reçu avis de Washington que le conseil de la Trésorerie a demandé au conseil des évaluateurs généraux, de s'occuper de votre cas, et nous attendons prochainement la réponse qui sera transmise sans retard par l'ambassade de Sa Majesté, à Washington, à Son Excellence, ici.

Voici un autre document signé par M. O'Halloran et dans lequel il est dit :

Au sujet de votre réclamation contre le gouvernement des Etats-Unis auquel vous demandez de vous rembourser les droits que vous avez payés sur des chevaux percherons en oc-

généraux de s'occuper de votre cas, et nous dire que Son Excellence le Gouverneur général a reçu de l'ambassade de Sa Majesté à Washington une lettre l'informant que le conseil des évaluateurs a soutenu les prétentions du directeur de la douane à Sumas et que conséquemment votre argent ne vous sera pas remis.

Les évaluateurs ont prétendu que les annonces montrent que vous voulez mettre ces animaux en vente, et comme vous en avez vendu aussitôt après leur entrée aux Etats-Unis, vous ne pouvez prétendre que ces animaux aient été importés pour la reproduction. Le fait que c'était des pur-sang ne change rien à l'affaire. On a prétendu qu'il importe peu que vous ayiez voulu les vendre à des éleveurs ou à d'autres personnes et que le fait principal, c'est que vous les avez entrés aux Etats-Unis pour les vendre.

Je l'ai déjà fait remarquer, la mise en vente de ces autres animaux fut publiée aux Etats-Unis avant qu'on les eût exportés du Canada pour les vendre à l'encan à Chicago. C'est ce qu'a fait M. Page lorsqu'il a annoncé dans les journaux qu'il vendrait des percherons pur sang pour fins d'élevage. mais aujourd'hui on lui dit qu'il n'a aucun droit à la remise des droits.

Voici maintenant une lettre écrite à M. Page par MM. Eicher et Wilson, qui sont propriétaires du fameux journal d'élevage d'Iowa.

Washington, Iowa, 2 mars 1904.

H. F. Page, Mission, C.A.

Cher monsieur,—Nous avons reçu votre lettre du 20 février dernier, et nous vous sommes reconnaissants de vos bontés.

La " Breeders' Gazette " n'a pas parlé de la chose plus tard parce qu'elle n'en connaissait rien. M. Sanders était présent lorsque le percepteur des douanes nous a remis la décision du conseil des évaluateurs, décision qui l'a surpris tout autant que moi. La Gazette n'a pas négligé son devoir, mais elle aurait considéré comme une faveur d'être avertie par vous de ce qui se tramait. Nous n'avons rien su de votre appel avant la décision que le conseil a rendue.

Nous étions d'avis que l'interprétation des évaluateurs était erronée, et que l'intention de la loi n'était pas de faire payer des droits sur des animaux de race simplement parce qu'on les mettait en vente. Nous en étions si certains que nous avons dit à notre société de ne pas s'occuper de l'amendement du Congrès——

Je dois dire à propos de cet amendement du congrès que d'autres cas à peu près semblables avaient surgi ailleurs, et que les parties intéressés s'étaient adressées au congrès pour obtenir le remboursement des droits qu'ils avaient payés.

—mais simplement de s'occuper d'interjeter appel le plus tôt possible. Nous nous sommes nous-mêmes mis immédiatement en correspondance avec les différents départements, et il ne nous est jamais venu à l'idée que l'importateur ou son procureur s'opposerait à notre intervention.

Nous avons été surpris lorsque Gibson a changé d'avis et nous a combattus ainsi que vous pouvez le voir par la correspondance. Nous nous sommes adors adressés au Congrès, ce qui nous a occasionné plus de frais. Nous n'avons pas eu le temps de soumettre la cause de nouveau aux évaluateurs et il nous fallait attendre la décision de la cour de Circuit de New-York, mais comme cela pouvait retarder une année encore, nous avons cru qu'il valait mieux s'adresser au Congrès immédiatement, bien que ce fût plus coûteux. Le Congrès a adopté un bill nous accordant ce que nous voulions avoir pour l'avenir, mais les amendements qu'on y a apportés font qu'il ne s'applique qu'aux citoyens des Etats-Unis et ne permet de rembourser qu'à eux seuls des droits de douane déjà payés, ce qui ne suffit pas pour couvrir votre cas, et vous serez obligé de vous adresser aux cours de justice pour ravoir votre argent.

Nous regrettons toujours d'avoir eu a obéir à M. Gibson, parce que nous sommes convaincus que la cour nous aurait donné raison et que nous aurions obtenu le remboursement de l'argent avec moins de démarches et de dépenses, Mais M. Gibson déclara catégoriquement aux délégués que nous lui avons envoyés à New-York qu'il ne voulait pas prendre de poursuite avant une année.

Regrettant que votre cause n'ait pas été réglée et vous remerciant de vos bontés,

Nous sommes vos tout dévoués,

EICHER et WILSON.

Nous avons ensuite la correspondance échangée entre sir Charles Tupper et l'honorable M. Fielding sur le même sujet, pendant l'absence du ministre de l'Agriculture au Japon. Il m'est inutile de lire cette correspondance qui couvre virtuellement le même terrain. Qu'il me suffise de dire que j'ai prouvé que jusqu'à présent on n'a pas fait droit à la demande de M. Page. Sur quoi se base-t-on pour refuser d'y faire droit ? La première raison que l'on donne c'est que ces chevaux n'on pas été importés par des citoyens des Etats-Unis. En réponse à cela je dirai que la " Breeders' Gazette " de Chicago publie le compte rendu d'une vente d'animaux pur sang expédiés aux Etats-Unis par différentes personnes dont j'ai déjà donné les noms : W. C. Edwards et Cie, Cochrane et Cie, et autres éleveurs du Canada qui ont exporté des bestiaux aux Etats-Unis, et en ont annoncé la vente à l'encan à Chicago longtemps avant de les envoyer. Ces bestiaux ont été exportés par des Canadiens pour être vendus, et ils furent achetés par des Américains sans qu'il y eût aucune convention entre le vendeur et l'acheteur que ces animaux étaient pour l'amélioration de la race, et personne n'a fait objection et n'a exigé de droits de douane. Conséquemment en nous absant sur le même principe, je dis que M. F. H. Page en exportant aux Etats-Unis des percherons pur sang inscrits au livre généalogique et ayant rempli les conditions nécessaires a droit à une remise de ses droits. Toute correspondance avec le gouvernement des Etats-Unis semble avoir cessé. Je prétends donc bien respectueusement que M. Page a été trompé par la circulaire du département de l'Agriculture et qu'en conséquence de cette erreur il a perdu

la somme de $1,075. Si cette somme ne lui est pas remboursée je demande que le gouvernement inscrive au budget un crédit pour dédommager M. Page de la perte que lui a causée cette circulaire qui n'était pas correcte ou au moins qui l'a trompé. Je ne crois pas qu'un seul député s'oppose à un crédit de ce genre. M. Page a été maltraité et le parlement est sa dernière ressource. Les représentations qui ont été faites au gouvernement de Washington par le ministre de l'Agriculture et le gouvernement canadien par l'entremise du Gouverneur général et du bureau colonial n'ont abouti à rien. Le gouvernement pourra peut-être s'adresser aux cours des Etats-Unis pour obtenir le remboursement de cet argent, mais puisque ces représentations auprès du gouvernement de Washington n'ont eu aucun effet, je crois que le gouvernement devrait inscrire au budget la somme nécessaire pour rembourser M. Page. Je veux que le gouvernement comprenne que je ne porte pas de plaintes contre ce que le ministère de l'Agriculture a fait et que je ne l'accuse pas non plus d'injustice, car il me paraît avoir fait des efforts louables pour obtenir satisfaction. Cette affaire me semble être une de celles qui traînent pendant un certain temps et sont ensuite abandonnées.

L'honorable S. FISHER (ministre de l'Agriculture) : Mon honorable ami m'a déjà entretenu de cette affaire et je lui ai dit que le ministère s'en était occupé avec beaucoup de soin et dans un esprit des plus sympathiques à l'égard de M. Page, mais que la réponse que le gouvernement du Canada a reçue par les canaux ordinaires du gouvernement impérial et du bureau colonial était de telle nature qu'il était inutile de continuer les négociations. La proposition de l'honorable député de rembourser M. Page a aussi été mise à l'étude par le gouvernement, bien que le département de l'Agriculture et le gouvernement ne se considèrent en aucune manière responsables. Je suis d'avis que les renseignements contenus dans la circulaire envoyée à M. Page ne font rejaillir aucune responsabilité sur le ministère de l'Agriculture.

M. SPROULE : Je n'ai pas dit cela. Je pose la question au point de vue de l'équité seulement.

L'honorable M. FISHER : Mon honorable ami admet que la loi ne lui donne pas de recours et ce serait alors plus une question de générosité que de droit. Cela n'empêche pas cependant de la mettre à l'étude. Toute la question repose sur l'interprétation que les Etats-Unis donneront à leur propre loi. Les renseignements qu'un fonctionnaire du département de l'Agriculture a donnés à M. Page sont simplement une analyse de leur loi des douanes sur la question d'admission en franchise d'animaux de race. Mon honorable ami a cité, de la " Breeders' Gazette ", de Chicago, un article exprimant sur la loi des Etats-Unis absolument les mêmes opinions que celles qui ont été données à M. Page et qui sont contenues dans les extraits de la loi qui lui ont été fournis. Ces opinions ne me surprennent pas du tout, car c'est l'interprétation que les autorités douanières des Etats-Unis ont donné à leur loi depuis plusieurs années.

La vente d'animaux de race par MM. Edwards, Cochrane, Cargill et Flatt, dont parle la " Breeders' Gazette " a été faite dans des circonstances absolument semblables à celles qui ont accompagné la vente faite par M. Page. Elle avait eu lieu très peu de temps auparavant. Les Etats-Unis ont toujours interprété leur loi comme permettant l'admission en franchise d'animaux de race pour la reproduction, lorsqu'ils étaient accompagnés des certificats voulus, et on n'a jamais considéré que la loi exigeait que les animaux eussent servi à la reproduction pour pouvoir être vendus dans les Etats-Unis.

M. Page est malheureusement tombé sur un douanier qui a interprété la loi différemment. Il a insisté sur le paiement des droits et le différend a été soumis au tribunal le plus élevé du trésor à Washington. Ce tribunal a décidé que les animaux ayant été importés pour être vendus avant de servir à la reproduction, les droits devaient être payés. Cette décision a fait la surprise non seulement de M. Page, mais de tous les éleveurs américains et propriétaires de bestiaux. C'était la première fois qu'on interprétait la loi ainsi. La décision cependant ne pouvait être renversée que par un appel à la cour Suprême et il est possible que cette cour l'aurait renversée si on lui avait soumis le cas ; la correspondance explique pourquoi on ne l'a pas soumis. Lorsque nous avons demandé au gouvernement américain le remboursement des droits de douane payés par M. Page, on nous a répondu que la loi des Etats-Unis défendait d'accorder aucune compensation, que le Congrès seul pouvait voter la somme, et que le département du Trésor n'était pas disposé à le demander.

La loi avait été modifiée, mais malheureusement cette modification n'est qu'en faveur des citoyens américains. Depuis quelques années la politique du gouvernement des Etats-Unis a tendu continuellement à empêcher l'échange d'animaux de race, cet amendement en est une preuve. L'amendement dit que pour être admis en franchise il faudra que les animaux soient des pur-sang, quand bien même ils ne seraient importés que pour la vente, mais cela ne résoud pas le cas de M. Page, et on ne donne aucun avantage aux éleveurs canadiens. L'amendement prescrit même les cas où les citoyens américains auraient payé les droits sur ces animaux et autorise le trésor à les leur remettre. Le gouvernement américain a plein droit d'agir comme il agit, mais ce me semble être une politique à courte vue et peu amicale de la part de cette grande nation. Dans ces circonstances je ne vois aucune

espérance de soulagement pour M. Page de ce côté-là. M. Page a été maltraité et je sympathise beaucoup avec lui. Il a agi de bonne foi et suivant l'interprétation que les Américains eux-mêmes donnaient à leur loi. La seule chose qui resterait à faire serait que le parlement canadien accordât une compensation à M. Page, mais ce serait s'écarter de la ligne de conduite qu'il est sage de suivre dans l'administration des affaires publiques.

M. SPROULE : Ce cas-ci est très exceptionnel.

L'honorable M. FISHER : Certainement. Je n'ai aucune hesitation à dire que je me propose de porter à ce cas beaucoup d'attention, et si mes collègues y consentent je n'aurai aucune objection à mettre dans le budget un crédit en faveur de M. Page.

M. SPROULE: N'iriez-vous pas jusqu'à le proposer?

L'honorable M. FISHER : Je le recommanderais comme faveur, et grâce à l'égard d'une personne qui a été traitée injustement, mais en même temps comme il s'agit d'une chose qui se rapporte à un autre pays, il serait peut-être dangereux d'établir un précédent de ce genre en inscrivant un crédit au budget. Je puis dire à mon honorable ami que le gouvernement, par l'entremise du secrétaire d'Etat, a fait auprès des autorités de Washington tout ce qu'il était possible de faire. Je dirai de plus que si la dernière réponse des Etats-Unis n'avait pas été si positive, j'aurais été heureux de continuer la correspondance, mais la dignité du Canada empêche que le gouvernement aille plus loin, lorsque le gouvernement des Etats-Unis se montre si peu disposé à adopter nos vues.

RECLAMATION DE M. JOHN CAMPBELL.

M. SAM. HUGHES : Le gouvernement a-t-il pris quelque décision au sujet du cas de M. Campbell sur lequel j'ai appelé l'attention de la Chambre, il y a quelque temps?

L'honorable M. FISHER : J'ai étudié ce cas et je ne vois aucune raison d'accorder une compensation à M. Campbell.

CHEVAUX CANADIENS—LIEN IMPERIAL.

M. SAM. HUGHES : Je lis dans le " Citizen " de ce matin la dépêche suivante de la presse associée du Canada, et le ministre des Finances ne pourra pas alors en nier l'authenticité :

Un rapport parlementaire qui vient d'être publié par le War Office concernant l'Afrique du Sud montre que 1,685 chevaux achetés en Hongrie ont été vendus à dix louis de perte, ceux achetés en Nouvelle-Zélande, à trois louis de perte, tandis que 1,152 chevaux achetés au Canada à $140 pièce n'ont pas rapporté plus que $42 en moyenne à la vente.

J'ai plusieurs fois demandé une enquête sur cette question, mais le gouvernement a toujours refusé. Le ministre des Finances pourrait-il nous dire aujourd'hui si le gouvernement a l'intention d'en accorder une? Je veux demander aussi si c'est l'intention du gouvernement de voir à établir des relations plus intimes entre la mère patrie et les colonies. Si je comprends bien le sentiment de toutes les nationalités au Canada, la question est mûre et le temps est arrivé d'établir ces relations que tout le monde désire. Je crois que les habitants des autres parties de l'empire accueilleront avec joie toute proposition tendant à former une société plus complète de façon à avoir une Angleterre agrandie—Greater Britain. La mère patrie pourrait conserver le parlement qu'elle a actuellement ; le Canada le sien, l'Australie et l'Afrique du Sud le leur, et on ferait certains arrangements concernant les colonies de la Couronne. Ce serait une chose facile que de former un parlement de l'Angleterre agrandie dans lequel seraient discutées les questions concernant les affaires internationales et interimpériales, l'armée et la marine, le service consulaire et les ambassades, parlement dans lequel les colonies auraient une voix égale à celle de la mère patrie.

L'excellent discours prononcé l'autre jour par l'honorable député de Saint-Jacques (M. Gervais) montre que le sentiment public est mûr pour un état de choses donnant aux Canadiens une part de société complète dans l'établissement de l'empire. Je me proposais de soulever cette question depuis quelque temps, et comme c'est la dernière occasion que j'ai d'en parler, je demanderai au gouvernement s'il a l'intention de faire sur ce sujet une déclaration de nature à donner plus de force à M. Chamberlain et à ses amis pendant les prochaines élections en Angleterre.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je regrette que l'honorable député n'ait pas soulevé la question pendant que l'honorable premier ministre était ici. Tout ce que je puis dire, c'est que le gouvernement a déjà fait connaître ses vues sur cette question et que je n'ai rien à y ajouter.

La motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité.

Ministère de la Marine et des Pêcheries.—Pour augmenter les appointements de W. J. Stewart, chef du service hydrographique, de $100 ; de J. F. Fraser, ingénieur et commissaire des phares, de $200 ; de B. H. Anderson, sous-ingénieur hydrographique, de $250, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $750.

Pour pourvoir aux appointements de J. B. A. Boudreau, au rang de commis de 1re classe et aide-comptable à partir du 1er juillet, 1904, en remplacement de F. H. Cunningham trans-

féré au service extérieur, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $1,500 ; $2,250.

M. HAGGART : Quel traitement M. Stewart reçoit-il présentement ?

L'honorable M. PREFONTAINE : $2,200.

M. HAGGART : Il a pris ses degrés au Collège Militaire Royal.

L'honorable M. PREFONTAINE : Oui.

M. HAGGART : C'est un excellent fonctionnaire.

M. BRODER : A propos de M. Fraser, je demanderai au gouvernement de nous dire la raison pour laquelle on a transporté de Morrisburg à Prescott les usines qui avaient été commencées au premier endroit ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Nous avons eu un rapport qu'il n'y avait pas assez d'espace à Morrisburg, et le gouvernement a acheté à Prescott un terrain convenable à très bonnes conditions.

M. BRODER : Il était facile d'avoir du terrain à Morrisburg, et le gouvernement avait déjà fait des dépenses considérables à cet endroit.

L'honorable M. PREFONTAINE : M. J. F. Fraser a fait rapport que le terrain à Prescott convenait mieux que celui de Morrisburg et que nous avions à Prescott un quai, les bâtiments, les machines et toute la force nécessaires.

M. HAGGART : Vous n'avez ni pouvoir ni force hydraulique.

L'honorable M. PREFONTRAINE : Nous avons le pouvoir à vapeur.

M. HAGGART : Vous pouvez l'avoir n'importe où ; mais pourquoi n'utilisez-vous pas la force hydrauliqffue du canal à Morrisburg ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Les fonctionnaires en chef du département préféraient Prescott.

M. HAGGART : Ce n'est pas une raison. Je ne vois pas quels avantages Prescott peut avoir que Morrisburg n'a pas.

L'honorable M. PREFONTAINE : Nous obtenons le terrain et les édifices à Prescott à un très bas prix; ainsi que l'atteste l'honorable député de Grenville (M. Reid).

M. BRODER : Vous avez payé, pour une propriété qui ne servait plus à rien, $24,000, prix qui est considéré très élevé pour cette propriété. Vous y avez présentement cent hommes employés à réparer les bâtiments à grands frais. Il doit y avoir une autre raison de ce déménagement à Prescott, raison encore inconnue.

L'honorable M. PREFONTAINE : Le terrain n'avait que 48 pieds par 40 à Morrisburg tandis que celui de Prescott est très grand. L'honorable député de Grenville (M. Reid) a déclaré que nous avons payé le terrain de Prescott moitié moins que nous ne l'aurions payé il y a un an.

M. BRODER : Vous n'auriez eu aucune difficulté à trouver du terrain et des édifices à Morrisburg. Vous auriez pu acheter à très bas prix l'ancienne scierie et son pouvoir hydraulique, propriété de la succession de feu William Mackenzie. Je ne comprends pas pourquoi vous avez fait le changement.

L'honorable M. PREFONTAINE : L'ingénieur persiste à dire que même avec cette addition le terrain aurait encore été trop petit.

Somme additionnelle requise pour l'entretien et les réparations des steamers du gouvernement, $75,000.

L'honorable M. PREFONTAINE: Le crédit de $250,000 inscrit au budget principal n'est pas suffisant pour les besoins de ce service, vu l'augmentation du nombre des steamers. Ce crédit n'est que pour l'entretien et les approvisionnements. On n'y calcule pas le coût des accidents qui peuvent survenir aux steamers dans le cours de l'année. Par exemple, l'automne dernier, lorsque le "Lady Laurier" a échoué en entrant dans le port de Lockport, N.-E., il a fallu le faire réparer immédiatement dans la cale-sèche d'Halifax, et ces réparations ont coûté $40,000. Il a fallu prendre une grande partie de cette somme sur le crédit ouvert pour l'entretien des seamers, la conséquence étant que dans le mois de mai, ce crédit était épuisé, et il a fallu retarder de payer les équipages et les fournisseurs. Le gouvernement a fait voter dans le budget supplémentaire de 1903-04 la somme de $30,000 pour couvrir une partie des réparations au "Lady Laurier", mais il y a aussi à pourvoir au gréement des steamers et aux réparations nécessaires à leurs machines pour les mettre en état de service au printemps. Les steamers que l'on fait construire, particulièrement le brise-glaces, pour le fleuve Saint-Laurent, coûteront cher d'entretien, autant sinon plus que le "Minto", sur lequel nous avons dépensé $45,000 l'année dernière. Le département a eu l'intention d'augmenter de $125,000 le crédit pour l'entretien des steamers du gouvernement, mais comme le budget est déjà considérable nous ne demandons que $75,000.

M. MACKINNON : Le ministre peut-il nous dire si on se sert de la télégraphie sans fil Marconi sur les steamers du gouvernement,si ce système donne satisfaction, et si le ministre a l'intention de l'étendre à tout le Canada ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Nous nous proposons d'installer les appareils de télégraphie Marconi sur les steamers "Minto" et "Stanley". Nous nous proposons aussi d'établir des stations à Charlottetown et à Pictou, afin que si les communications étaient interrompues pendant l'hiver, l'île ne fût pas entièrement à la merci de la compagnie Anglo-American Cable. Nous vou-

lons aussi établir une station au Cap-Ray, à Terre-Neuve.

M. SPROULE: Le gouvernement a-t-il songé à construire un steamer capable de casser la glace dans la baie Georgienne ou le lac Supérieur ? De l'avis de plusieurs la navigation pourrait être tenue ouverte tout l'hiver sur le lac Supérieur avec l'aide de bateaux brise-glace, et elle pourrait être prolongée de deux mois dans la baie Georgienne. Si cela était possible, ce serait d'un grand avantage. En Russie on a construit des bateaux qui cassent de la glace de 12, 16 et même 18 pouces d'épaisseur.

L'honorable M. PREFONTAINE : J'apprécie beaucoup l'idée énoncée par l'honorable député. Les ingénieurs de mon département étudient en ce moment la question des brise-glace, et M. Cowie, l'ingénieur chargé du chenal du Saint-Laurent, a fait un rapport favorable à l'établissement d'un service de bateaux brise-glace sur le fleuve Saint-Laurent. Le premier essai sera fait au Cap-Rouge, à environ 20 milles en amont de Québec. Le fleuve se reserre à cet endroit, et vers la fin de janvier il s'y forme un pont de glace qui au printemps retarde l'ouverture de la navigation. Vu qu'il fallait un bateau pour remplacer " l'Aberdeen " qui fait le service des bouées entre Québec et le golfe, le gouvernement a décidé d'en faire construire un qui réunirait les qualités d'un brise-glace et d'un bateau pour le service des phares. Si l'essai réussit, et je crois, d'après le rapport des ingénieurs. qu'il réussira, nous nous proposons d'inaugurer un service semblable sur les grands lacs.

M. SPROULE : Il faudra alors attendre une année ou deux avant que l'on voie ce que l'on pourra faire sur le lac Supérieur.

L'honorable M. PREFONTAINE : MM. Fleming et Ferguson auxquels nous avons accordé l'entreprise de la construction des steamers brise-glace, étaient les seuls en mesure de nous donner un bateau pour le 15 novembre, de sorte que nous espérons faire les essais cet automne, et s'ils réussissent nous établirons immédiatement le service sur les grands lacs.

M. BLAIN : Qu'avez-vous dépensé jusqu'à présent pour la télégraphie Marconi ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Le ministère de la Marine n'a presque rien dépensé, parce que la compagnie est obligée de prouver l'efficacité de son système avant que nous l'adoptions. La Compagnie Marconi a commencé par installer deux stations, une à Health Point, et l'autre à Point Fame. Les stations ont été inspectées par le surintendant des télégraphes du département des Travaux publics qui a télégraphié que l'installation était très satisfaisante, mais je n'ai pas encore son rapport par écrit. Tant que tout ne donnera pas entière satisfaction, nous n'avons rien à payer à part le transport des matériaux nécessaires à l'installation. On a pu obtenir un échange télégraphique parfait à une distance de 75 milles.

M. BLAIN : Lorsque ces deux stations seront complétées, qu'elle somme le département aura-t-il payé ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Nous payons $5,000 par station.

M. FOWLER : Le gouvernement a-t-il payé les $80,000 qui ont été votés pour l'installation de la télégraphie Marconi à Glace-Bay en vue d'un service transatlantique ?

L'honorable M. FIELDING : Oui. La compagnie prétend qu'elle a envoyé des signaux de l'autre côté de l'Atlantique, mais ce n'est pas encore une télégraphie commerciale. J'ai visité la station il y a quelques mois, et ceux qui en ont charge m'ont assuré qu'ils échangeaient tous les jours des signaux avec l'Angleterre, mais que le système n'était pas suffisamment développé pour être appliqué aux échanges commerciaux.

M. FOWLER : J'ai entendu dire que l'on éprouvait certaines difficultés à recevoir les signaux venant de l'autre côté de l'océan.

L'honorable M. FIELDING : Le pouvoir à l'une des extrémités est plus fort qu'à l'autre et on se propose de l'égaliser.

M. JOHNSTON : On a réussi à communiquer parfaitement avec les navires partant de nos bords jusqu'à leur arrivée de l'autre côté. Les navires traversant l'Atlantique sont en correspondance constante avec la station de ce côté-ci.

Pour steamer devant remplacer l' "Aberdeen", et construit en vue de pouvoir briser les glaces du fleuve Saint-Laurent, $300,000.

Pour construire un steamer destiné à la navigation d'été et d'hiver, à Québec, $125,000.

L'honorable M. PREFONTAINE : L'objet est d'établir la navigation d'hiver entre Québec et la rive nord du golfe Saint-Laurent et aussi de donner un service entre la Rivière-Ouelle et la Malbaie. Il y avait un service d'établi entre ces deux points, mais la compagnie qui le faisait l'année dernière, sur paiement d'un subside, n'a pas pu y mettre un bateau convenable, cette année, et le ministère de la Marine a dû s'en charger.

M. HAGGART : C'est là un nouveau crédit et l'état se trouve à faire la besogne dont l'initiative privée devrait se charger.

L'honorable M. PREFONTAINE : Nous avons besoin de ce bateau pour faire la navigation d'hiver.

M. HAGGART : Le crédit précédant immédiatement celui-là est pour cette fin. C'est là un excuse pour faire faire à l'Etat ce que l'individu devrait faire : exploiter une ligne de bateaux sur le cours inférieur du Saint-Laurent.

L'honorable M. PREFONTAINE : Le premier steamer dont il a été question ne pourrait faire ce service. Il lui faut rester dans le voisinage de Québec, et son tirant d'eau est trop fort ; mais avec cet autre bateau, nous allons pouvoir résoudre le problème de la navigation pour les ports du bas du fleuve.

M. HAGGART : Je ne comprends pas pourquoi vous établissez un service de bateau passeur pour la Rivière-Ouelle. Vous faites là ce que dans toutes les autres parties du Dominion on laisse à l'initiative privée. C'est le seul cas à ma connaissance où le gouvernement dépense de l'argent pour un service de bateau passeur.

L'honorable M. PREFONTAINE : Le Mulgrave fait le même service pour l'Intercolonial.

M. HAGGART : Le Mulgrave fait le raccordement entre deux tronçons de l'Intercolonial. Il fait la traversée du golfe de Canso. Les deux cas ne sauraient se comparer.

M. FOWLER : Je me rends compte qu'il est important de tenir le fleuve Saint-Laurent ouvert à la navigation durant l'hiver.

L'honorable M. PREFONTAINE : Il se trouve plus de 600 milles de parcours, sur le côté nord du Saint-Laurent qui sont parfaitement fermés à la navigation durant l'hiver. A moins qu'on n'établisse un service de navigation d'hiver, ces gens seront privés de tout moyen de communication durant cette saison. Les compagnies d'intérêt privé n'ont pas voulu accepter la subvention offerte par le gouvernement, car elles n'étaient pas très sûres que la navigation fût possible en hiver, et nous avons jugé qu'il était opportun de démontrer que la navigation d'hiver est possible. C'est pour cette raison que nous demandons $125,000 pour la construction d'un navire.

M. FOWLER : Je vois cette expérience d'un assez bon œil ; et je conçois qu'il est difficile d'engager les particuliers à y risquer leurs capitaux. A mon avis, il est du devoir du gouvernement, si l'expérience est pratiquable, d'appliquer des fonds publics dans ce but.

M. BLAIN : Où ce navire sera-t-il construit ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Par Fleming et Ferguson, et il sera livré le premier décembre.

M. SPROULE : Je comprends que ce service puisse être désirable en hiver ; mais on se propose de le maintenir en été comme en hiver.

L'honorable M. PREFONTAINE : Il pourra se faire en été entre la Malbaie et la Rivière-Ouelle, dans le cas où il ne se trouverait pas de compagnie d'intérêt privé pour entreprendre ce service. Nous avons besoin d'un bateau passeur à cet endroit pour le service de l'Intercolonial ; car ce bateau nous assure nombre de voyageurs et quantité de marchandises à destination de la Malbaie par voie de l'Intercolonial, lesquels, autrement, suivraient quelque autre route.

M. FOWLER : Je ne suis pas d'avis que l'Etat fasse concurrence aux particuliers.

L'honorable M. PREFONTAINE : Je ne suis pas non plus de cet avis. Mais il n'a pas été possible de trouver de particuliers qui voulussent se charger de ce service.

M. SPROULE : L'honorable ministre dit que ce service de traversier a été lucratif. Peut-il nous dire quel a été le chiffre des recettes l'année dernière ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Je n'ai pas reçu l'état des recettes. Ce service n'a été commencé que dans les premiers jours de juillet, quand l'autre bateau cessa de faire son service. Le service fut discontinué pendant deux ou trois jours et durant cet intervalle on demanda qu'il fût envoyé un autre bateau ; mais le service ne put se faire pendant quelques jours.

M. SPROULE : Ei le service est si lucratif, il me semble qu'il serait facile de trouver des particuliers pour s'en charger ; car il y a toujours des bateaux qu'on désire employer à quelque chose.

L'honorable M. PREFONTAINE : Si le service, cet été, est lucratif, nous trouverons sans doute des particuliers pour s'en charger, une autre année. L'une des fins que nous nous proposons en maintenant le service, c'est de démontrer qu'il peut se faire dans des conditions lucratives. Mais jusqu'à présent nous n'avons pas pu trouver de compagnie pour s'en charger permanemment. Une compagnie avait passé un contrat en vue de se faire accorder la subvention, mais elle refusa de faire le service dans les conditions voulues, et le contrat dut être résilié.

M. HAGGART : Pourquoi ne vous servez-vous pas de l'autre bateau que vous êtes à construire, le brise-glace ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Vous ne pouvez vous servir du brise-glace à cet endroit. Comme je le disais, ce bateau a un trop fort tirant d'eau. C'est un navire très lourd, propre à briser la glace sur le Saint-Laurent, et qui ne conviendrait pas pour ce service.

M. FOWLER : C'est-à-dire pour le service d'été ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Il peut faire le service des bouées, mais non pas le service de la traverse.

M. SPROULE : Il semblerait que le ministre ne puisse pas, ou ne veuille pas, nous donner des renseignements au sujet des recettes de l'année dernière. Si nous avions ces chiffres, nous serions en mesure de juger si le service a été lucratif, oui ou non.

L'honorable M. PREFONTAINE : Durant l'été de 1903, le service fut exécuté par une compagnie dans laquelle M. Connolly était intéressé. Mais elle n'a pas continué le service de la traverse durant l'hiver. Ce printemps elle refusa de continuer le service, de sorte que nous fûmes obligés de prendre sa place et de faire de notre mieux dans les circonstances afin que l'embranchement de l'Intercolonial aboutissant à Saint-Denis ne devînt pas inutile.

M. HAGGART : Puisque le parlement avait voté une subvention et avait ainsi décidé que ce service serait exécuté par une compagnie, où le ministre s'est-il fait autoriser à l'exécuter lui-même?

L'honorable M. PREFONTAINE : Il est nécessaire de pourvoir aux besoins du public.

Service maritime et fluvial—Gratification à la veuve d'Achille Michaud, en son vivant mécanicien du "Druid", deux mois de salaire, $166.66.

M. SAM. HUGHES : Je me rappelle qu'un cas semblable à celui-là s'est présenté l'année dernière. Je ne m'oppose pas à ce qu'on accorde de ces gratifications ; mais je voudrais savoir si on les accorde dans tous les cas ?

L'honorable M. PREFONTTAINE : Oui.

M. SAM. HUGHES : Et la règle est de donner la même gratification proportionnelle?

L'honorable M. PREFONTAINE : Oui, deux mois de salaire.

L'honorable M. FIELDING : Dans le cas des employés de l'administration, il est de règle de donner cette gratification et d'en porter le montant au compte des dépenses imprévues. Mais quand il s'agit de quelqu'un qui ne fait pas partie de l'administration, les gratifications doivent être votées spécialement.

M. SAM. HUGHES : L'année dernière il se produisit un accident sur l'intercolonial, dans lequel quelques mécaniciens furent tués. Je demandai si des gratifications seraient payées aux veuves de ces employés, et, si je me rappelle bien, on me répondit que non. Puisqu'il est de règle d'accorder de ces gratifications, je ne vois pas pourquoi on n'en paierait pas à la veuve d'un employé de chemin de fer tué au service du pays, sans la moindre faute de sa part ; car assurément un des mécaniciens dont je parle n'était aucunement responsable de l'accident qui lui coûta la vie. Je ne m'oppose pas à l'adoption de ce crédit, mais je demande que l'on se montre juste envers tout le monde. Je crois que le ministre devait s'enquérir de cette affaire relative aux employés de l'Intercolonial. L'a-t-il fait ?

L'honorable M. FIELDING : Je ne suis pas très sûr d'être assez bien renseigné pour faire une réponse catégorique. Mais, si ma mémoire ne me fait pas défaut, il existe une différence dans le traitement des employés de chemin de fer et des autres, en raison de ce que dans ce service de chemin de fer il a été établi un fonds spécial d'assurance auquel l'Etat contribue.

M. S. HUGHES : Très peu.

L'honorable M. FIELDING : Le gouvernement verse une contribution.....

M. LENNOX : Il donne $6,000.

L'honorable M. FIELDING : Il fournit ce montant dans le cas du service des chemins de fer, mais non dans les autres. Je ne dis pas qu'il y a là une raison suffisante pour justifier la distinction qui est faite, mais il est bon de ne pas perdre cette circonstance de vue dans l'examen de la question.

M. S. HUGHES : Le gouvernement promit l'année dernière de s'enquérir de cette affaire et d'examiner la question de l'assurance de ces employés. Ce que l'Etat contribue au fonds d'assurance de l'Intercolonial est très peu de chose pour les milliers d'hommes qui sont employés à ce service. Nous avons voté une mesure, cette session-ci, prescrivant que la famille de tout homme tué aux exercices de tir, sans faute de sa part, recevrait une gratification. Voici un individu qui, sans faute de sa part, est tué pendant qu'il est au service du pays et dans l'exécution de son devoir, et pourtant sa famille ne recevra aucune gratification.

M. LENNOX : Non seulement l'Etat ne paie-t-il aucune gratification dans ces cas d'accidents de chemins de fer, sous prétexte de ce fonds d'assurance, mais il prétend que les ayants-cause d'un employé de l'Intercolonial qui se fait tuer perdent leur droit de recouvrer les dommages qu'ils pourraient exiger dans d'autres circonstances. La veuve doit accepter à peu près $250 du fonds d'assurance, tandis que si ce fonds d'assurance n'existait pas elle serait à même d'obtenir $3,000 peut-être des tribunaux.

Je présentai un bill relatif au Grand Tronc à ce même sujet, et j'eus la satisfaction de le faire adopter. Le gouvernement refusa de le rendre applicable à l'Intercolonial pour la raison, comme le ministre le sait, qu'on se proposait d'établir un nouveau système. J'espère qu'on mettra ce projet à exécution sous peu. Il était entendu, je pense, qu'il serait fait quelque chose dès la présente session. Si je ne me trompe, rien ne se fait ; mais il devrait se faire quelque chose pour placer ces employés de l'Intercolonial au moins sur le même pied que ceux des autres chemins de fer.

M. FOWLER : En ce qui regarde l'Intercolonial, quand un employé s'estropie sur ce chemin au point de ne pouvoir terminer sa journée, on lui fait perdre la partie de journée durant laquelle il ne se trouve pas à travailler, bien que l'accident se

soit produit sans aucune faute de sa part. Dans le cas de l'accident de Belmont, un serre-freins fut blessé si gravement qu'il fut empêché de travailler durant 9 ou 10 mois. Il reçut de cette compagnie d'assurance dont parle le ministre des Finances la magnifique somme de $3 par semaine. Et comme il n'était pas retourné à Moncton pour finir son temps ce jour-là, on lui retrancha une demi-journée. L'accident était arrivé à Belmont, le mécanicien et 4 ou 5 voyageurs furent tués, et cet homme faillit perdre la vie. On lui fit perdre une demi-journée parce qu'il n'avait pu revenir à Moncton. Je ne sache pas qu'aucun autre département de l'administration ou qu'aucune compagnie d'intérêt privé ait jamais traité un employé d'une manière aussi honteuse. Je ne vois pas pourquoi l'Intercolonial ne traiterait pas ses employés comme les autres départements de l'administration traitent les leurs. Je ne trouve pas que le ministre des Finances donne une raison suffisante quand il dit que le gouvernement contribue une certaine somme au fonds d'assurance. Pourquoi l'Etat fait-il cette contribution ? C'est afin que les hommes ne puissent réclamer des dommages du gouvernement dans les cas d'accident ; de la même manière que le Grand Tronc verse une faible somme, afin d'empêcher ses employés de le poursuivre, comme ils pourraient le faire à la suite d'un accident se produisant sans faute de leur part. Ce n'est donc pas là une preuve de la bienveillance de l'Etat pour ses employés ; c'est une mesure que prend l'Etat en vue de se mettre à l'abri de toute poursuite possible. Conséquemment, il ne me semble pas que le ministre des Finances puisse invoquer cette circonstance comme nous justifiant de placer les employés de l'Intercolonial sous un régime différent de celui des employés des autres départements de l'admnnistration.

L'honorable M. FIELDING : Les observations que vient de faire mon honorable ami n'ont guère de rapport aux gratifications dont il est question ici. La veuve de ce pauvre homme à l'emploi du département de la Marine reçoit la somme magnifique de $166. On ne saurait donc nous reprocher de la traiter avec trop de générosité. Je ne crois pas que l'honorable député soit opposé à ce que nous votions cette somme, mais si nous considérons le paiement fait à l'individu dont l'honorable député a parlé comme étant une gratification, ce serait une somme bien insignifiante, étant donné les circonstances qu'il a mentionnées. Mais je ne me figure pas que l'honorable député soit opposé à ce que nous votions cette somme.

M. FOWLER : Aucunement. Mais ne vaudrait-il pas mieux payer ces gratifications, toutes faibles qu'elles sont, que de retrancher à un individu une demi-journée de salaire ?

L'honorable M. FIELDING : Ce retranchement de salaire est une de ces singularités qui peuvent se produire dans l'application de certains règlements. L'individu est tenu en vertu du règlement de donner une pleine journée de service ; et si par suite d'un accident il est empêché de faire toute sa journée, le comptable ne se rend pas coupable d'une injustice bien grave en tenant compte de cette circonstance qu'il n'a pas donné sa pleine journée de travail. Si la règle veut que les hommes reviennent à Moncton faire acte de présence, il est naturel que le comptable constate l'absence de l'individu qui ne répond pas à l'appel. Mais il se trouve d'autres circonstances dont le département devrait, sans doute, tenir compte.

M. FOWLER : Le ministre ne devait pas s'attendre à ce que l'individu qui avait été tué se présenterait en esprit à Moncton ?

L'honorable M. FIELDING : En ce qui regarde son salaire, il a droit de se faire payer pour les services rendus seulement. Mais si les circonstances accompagnant son décès lui donnaient droit à certains dédommagements, c'est une toute autre affaire. Toutefois, la question de son salaire ne s'en trouve pas modifiée; on ne pourrait blâmer le comptable de ne lui payer son salaire qu'en proportion des services rendus.

M. FOWLER : Ce n'est guère généreux de rogner le salaire d'un homme dans ces circonstances.

L'honorable M. FIELDING : C'est probablement le résultat de l'application d'un système, d'une règle générale, laquelle, dans certaines circonstances, peut aboutir à une injustice.

Service maritime et fluvial—Montant additionnel requis pour l'enlèvement de l'obstruction, y compris le dragueur submergé à Montréal et l'obstruction dans la rivière Ostall, C.A., $9,000.

L'honorable M. PREFONTAINE: Les expéditeurs et armateurs de Montréal nous ont demandé de nous charger de cette affaire, car il existe un malentendu entre la commission du port de Montréal et les propriétaires du dragueur submergé ; ni la commission du port ni le propriétaire de ce dragueur ne se reconnaissent obligés de l'enlever. L'affaire ne saurait rester plus longtemps dans cet état.

M. HAGGART : La commission du port ou le propriétaire du dragueur submergé devra supporter les frais de l'enlèvement.

L'honorable M. PREFONTAINE : Il faut que quelqu'un l'enlève, et la loi nous oblige à faire disparaître les obstructions dans les rivières navigables.

M. HAGGART : Le port de Montréal est sous la direction des commissaires du port, et il s'agit de décider si ce sont les proprié-

taires du dragueur ou les commissaires du port qui doivent enlever l'obstacle. Quant au gouvernement il n'a rien du tout à y voir.

L'honorable M. PREFONTAINE : La loi déclare que dans le cas où la personne responsable n'enlève pas l'obstacle, le gouvernement doit le faire, quitte à se faire rembourser par la personne responsable.

M. SAM. HUGHES : Le gouvernement conservera-t-il la propriété de ce dragueur ?

L'honorable M. PREFONTAINE : S'il a quelque valeur, elle servira à défrayer une partie des frais.

M. HAGGART : Quelle est la loi qui, suivant l'honorable ministre, le force à enlever cet obstacle ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Je ne l'ai pas sous la main ; mais je sais qu'il y a eu contestation et nous en sommes venus à la conclusion que le seule chose à faire pour le département est d'enlever l'obstacle ; et nous demandons ce crédit afin d'aider les expéditeurs et armateurs de Montréal à s'en débarrasser.

M. LENNOX : Le ministre a-t-il consulté quelqu'un en vue de déterminer les responsabilités ?

L'honorable M. PREFONTAINE: La compagnie est tenue de l'enlever, et elle ne l'a pas fait, et en attendant que l'affaire se règle, les armateurs souffrent de la présence de cet obstacle et demandent à grands cris qu'il soit enlevé.

M. LENNOX : Je demande au ministre s'il a consulté quelqu'un en vue de déterminer qui est tenu d'enlever l'obstacle ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Nous avons donné avis aux commissaires du port, qui ont donné avis aux propriétaires de ce dragueur submergé, et ils sont à se quereller à ce sujet ; et pendant que se poursuit la querelle, la navigation souffre.

M. LENNOX : De deux choses l'une : c'est au propriétaire du dragueur ou bien c'est à la commission du port d'enlever cet obstacle. Je demande au ministre de me dire s'il s'est assuré qui était tenu de l'enlever ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Si le propriétaire du dragueur ne l'enlève pas, les commissaires du port de Montréal, qui sont chargés de l'administration de ce port, sont tenus de l'enlever ; ni les uns ni les autres ne l'ont fait. Les deux sont en procès à ce sujet ; et entretemps la navigation souffre et le gouvernement a résolu de se porter à la rescousse.

M. SAM. HUGHES : Qui est le propropriétaire du dragueur ?

L'honorable M. PREFONTAINE : La Montreal Elevator Company a garanti de payer les frais.

M. SAM. HUGHES : Comment ce dragueur a-t-il été submergé ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Il a heurté un coin du quai.

M. LENNOX : Le ministre n'a pas encore répondu à ma question ; il ne m'a pas dit s'il avait consulté quelqu'un sur la question de savoir qui est obligé d'enlever cet obstacle.

L'honorable M. PREFONTAINE : Le département n'est tenu de consulter personne. Quand les intéressés eux-mêmes viennent nous trouver et nous demandent d'enlever l'obstacle, nous devons le faire, et nous nous faisons rembourser les frais subséquemment.

M. LENNOX : Voilà quelque chose de nouveau, le ministre n'avait pas parlé de cela auparavant.

L'honorable M. PREFONTAINE : Je l'ai dit deux fois.

M. LENNOX : Si je comprends bien l'honorable ministre, ce n'est pas que ces gens refusent d'exécuter le travail. ce n'est pas qu'ils se querellent entre eux, mais c'est qu'ils sont venus demander au département d'enlever l'obstacle et ont promis de rembourser les frais. Ce n'est pas ce que l'honorable ministre a dit il y a quelques instants ; il a dit qu'en vertu de la loi, le département est tenu d'enlever l'obstacle. L'honorable ministre dit maintenant que ces gens ont prié le département de l'enlever. Quelle garantie le département a-t-il qu'une fois cette dépense de $9,000 faite, il sera remboursé ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Toutes les épaves doivent être enlevées. Allez-vous permettre que la navigation soit interrompue parce que le particulier tenu d'enlever l'obstacle ne l'enlève pas ?

M. HAGGART : Combien cela coûtera-t-il, pensez-vous ?

L'honorable M. PREFONTAINE : $7,000.

M. LENNOX : L'honorable ministre change encore une fois son argumentation. Il déclare qu'il a été prié d'enlever l'obstacle par ces particuliers qui ont promis de le rembourser ; et ensuite il nous dit qu'il est forcé de l'enlever. Je lui demande encore une fois quelle garantie le département a-t-il que les dépenses faites dans le but d'enlever cet obstacle lui seront remboursées ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Cette compagnie est riche, et nous n'avons aucune raison de croire que nos frais ne nous seront pas remboursés. Nous la forcerons à nous rembourser.

M. LENNOX : Si la compagnie est riche, rien ne l'empêche d'exécuter le travail elle-même.

L'honorable M. PREFONTAINE : L'honorable député ne semble pas comprendre, ou bien c'est moi qui n'arrive pas à me faire

comprendre. Il va falloir que je parle en français, pour qu'on me comprenne, à moins qu'il ne veuille parler français lui-même. La loi nous oblige d'enlever les obstacles à la navigation. Quiconque est responsable des frais de l'enlèvement de cette obstruction devra les rembourser s'il en a les moyens. L'honorable député ne saurait contester ces deux principes : en premier lieu, nous sommes responsables de l'enlèvement de l'épave, et en second lieu, le propriétaire de l'épave est responsable des frais envers le public.

M. HAGGART : Nous nions que vous soyez responsables envers le public de l'enlèvement d'une épave dans le port de Montréal. Où est votre texte de loi ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Le voici :

Si, dans l'opinion du ministre de la Marine et des Pêcheries, la navigation d'aucune rivière, d'aucun lac, d'aucune baie, d'aucun creek, d'aucun port ou d'autres eaux navigables soumises à la juridiction du parlement canadien est obstruée, embarrassée ou rendue plus difficile ou dangereuse à cause du naufrage d'un navire qui a sombré, s'est échoué ou s'est jeté à la côte, ou de ses épaves, ou de toute autre chose—que la cause de l'obstruction soit antérieure ou postérieure à l'adoption du présent acte—le ministre pourra, sous l'autorité du Gouverneur en conseil, si cette obstruction ou cet obstacle subsiste durant plus de vingt-quatre heures, le faire enlever ou détruire de la manière et par les moyens qu'il croira convenable d'employer, et pourra à cet effet faire usage de poudre ou de toute autre matière explosive, s'il le juge à propos ; et il pourra ordonner que ce navire ou sa cargaison, ou les objets qui constituent l'obstruction ou l'obstacle, ou en font partie, soient transportés à tel endroit qu'il jugera convenable, pour y être vendus aux enchères ou de toute autre manière qu'il croira plus avantageuse ; et il pourra employer le produit de cette vente à couvrir les dépenses faites par lui pour les fins ci-dessus indiquées —remettant tout surplus du produit de cette vente au propriétaire du navire ou des objets ainsi vendus, ou à toutes autres personnes qui auront droit de réclamer tout ou partie du produit de la vente, respectivement.

L'honorable M. HAGGART : Ce texte de loi s'aplique-t-il au port de Montréal ?

L'honorable M. PREFONTAINE: Assurément. L'honorable député prétend-il que le parlement n'exerce aucune autorité sur le port de Montréal ?

M. HAGGART : Le parlement canadien a juridiction sur toutes choses ; mais nous nous sommes dépouillés d'une partie de notre juridiction en faveur des commissaires du port.

M. FOWLER : La disposition contenue dans cet article est simplement facultative en ce qui regarde le département. L'article dit que le ministre pourra faire telle et telle chose ; mais il ne dit pas qu'il devra faire telle et telle chose. Toutefois, je suis bien d'avis qu'il devrait enlever ces obstacles et se faire rembourser par les personnes responsables.

M. LENNOX : Voici, à mon avis, la ligne de conduite que l'honorable ministre devrait suivre : Toute personne qui obstrue un cours d'eau navigable est justiciable du jury, et est responsable pareillement. La personne qui a ainsi obstrué la rivière devrait être forcée d'enlever l'obstacle. Le département devrait prendre des mesures pour forcer l'individu responsable à enlever l'obstacle. Je n'en dirai pas davantage pour le moment, mais je prédis qu'en dépit de tout ce que dit l'honorable ministre, nous aurons beaucoup de difficulté à nous faire rembourser de ces frais.

M. HAGGART : Où est la rivière Ostall, dans quelle partie de la Colombie-Anglaise est-elle ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Je ne me rappelle pas exactement ; je n'ai pas le dossier ici. C'est une rivière navigable.

M. HAGGART : Si ce n'est pas une rivière navigable et si elle n'est pas sous la juridiction du parlement fédéral, c'est aux autorités de la province d'enlever ces obstacles.

M. EARLE : Où est située la rivière Ostrell ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Est-ce que l'honorable député ne le sait pas ? Il est de la Colombie Anglaise.

M. EARLE : Je ne le sais pas, je n'en ai jamais entendu parler, mais j'aurais cru qu'avant d'insérer ce crédit dans le budget, l'honorable ministre aurait su où elle était.

L'honorable M. PREFONTAINE : Je n'ai pas le dossier ici. Je fournirai les renseignement à la reprise de la séance.

M. EARLE : Alors, nous allons réserver le crédit.

A une heure la séance est suspendue.

La séance est reprise à trois heures.

M. MACPHERSON : Au moment de la suspension de la séance, à une heure, nous en étions à discuter la situation de la rivière Hocsall. Cette rivière est connue sous le nom de Hocsall ou Ecstall, mais je crois que le véritable nom c'est Hocsall. Probablement que mon honorable ami de Victoria (M. Hughes) la reconnaîtra sous le nom euphonique d'Oxtail, qu'on lui donne parfois. Elle a sa source au delà de celle de la rivière Kitimak, et coule dans la direction du nord jusqu'à la rivière Skeena, dans laquelle elle se jette, près de l'établissement de Balmoral pour la mise en boîte du poisson, un peu au-dessous de Port-Essington. A 35 milles à peu près de son embouchure, la rivière Hocsall reçoit les eaux d'un affluent sur lequel se trouve un grand lac très recherché au printemps par le saumon,

à l'époque du frai. Il se trouve à l'entrée du lac une embâcle considérable de billes de 200 pieds de longueur, de 160 de largeur et de 12 pieds de profondeur. Je me fis faire un rapport par un de mes amis qui se déclara fortement en faveur du dégagement de cette embâcle, laquelle a pour effet d'empêcher le saumon du printemps de remonter jusqu'au lac à l'époque du frai, bien qu'un certain nombre de saumons d'automne y arrivent. Ce serait là un dépense très opportune.

Afin de pourvoir à l'organisation d'une milice navale pour le Canada, $50,000.

M. HAGGART : Quel besoin avez-vous de cet argent, puisque votre bill n'est pas passé ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Nous avons 680 hommes employés sur les croiseurs et à la protection des pêcheries, et l'idée était de former le noyau d'une milice navale en les engageant pour trois ans et en retenant leurs services toute l'année au lieu de ne les garder que durant l'été comme nous faisons actuellement. Cette somme serait nécessaire en vue de faire les préparatifs.

M. HAGGART : Le ministre ne saurait dépenser cet argent légalement sans avoir fait adopter son bill.

M. S. HUGHES : S'il insiste pour faire voter ce crédit, je m'en vais demander un état détaillé de tout ce qu'on se propose de faire relativement à cette milice.

M. CLANCY : Vous faites mieux d'y renoncer.

L'honorable M. PREFONTAINE : Je m'en vais le réserver pour le moment. S'il n'y a pas lieu, nous ne dépenserons pas cette somme.

Sir WILFRID LAURIER : Réservons-le.

M. HAGGART : Je demande que le rapport du fonctionnaire relatif au déplacement des usines de Morrisburg à Prescott soit déposé sur le bureau.

L'honorable M. PREFONTAINE : Si le rapport est par écrit, je le produirai.

Réparations aux phares, $75,000.

M. SPROULE : Nous voudrions obtenir des renseignements complets quant à l'installation du gaz acétylène dans ces phares.

L'honorable M. PREFONTAINE : Les ingénieurs du département ont recommandé ce changement et il a été fait en 1902 nombre d'expériences qui ont donné des résultats satisfaisants. Cependant, la machine "Sunlight" n'avait pas assez de force ; mais des changements ont été effectués et elle est aujourd'hui en parfait état. Au commencement, nous éprouvâmes quelque difficulté avec le gaz dans les temps froids, mais M. J. F. Fraser, à la suite d'expériences conduites avec l'assistance d'autres fonctionnaires, a réussi à produire une machine automatique parfaite, à l'épreuve du froid. Le rapport sur ce point est très volumineux et je me contenterai d'en lire l'extrait suivant :

Dans l'automne de 1902, M. J. F. Fraser, alors ingénieur préposé aux aides à la navigation entre Montréal et Kingston, reçut ordre du département d'exécuter une série d'expériences en vue de déterminer si l'acetylène convenait pour le service des bouées à gaz et des phares.

Le rapport annuel du département, page 94, donne un compte rendu de ces expériences conduites par M. Fraser. Elles démontrent que l'acétylène est utilisable pour les bouées à gaz et pour les lumières automatiques sur le rivage, partout où le gaz peut être fourni par l'intermédiaire d'un boyau adapté à un steamer ; et il a été fait des expériences en vue de la construction d'un générateur pour alimenter les lumières indépendantes dans les endroits où l'on emploie un gardien. Ce travail est déjà assez avancé, et on s'attend à pouvoir en tirer parti sous peu.

Les machines mentionnées dans la première partie de ce mémoire ont été brevetées et achetées, par le département, de ceux qui les fabriquent. L'appareil en usage sur le steamer "Scout," qui est entièrement nouveau et original, a été fait d'après un modèle fourni au département par M. Fraser, et il n'a été payé aucun droit régalien ou autres frais pour son usage. Le matériel en usage sur le steamer "Scout" pour la production de la lumière acétylène est le plus considérable qui existe au Canada, ou, probablement en Amérique, et a donné d'excellents résultats.

Il fut ensuite installé un phare indépendant d'après ce système par le département, à Maugher's Beach, port d'Halifax, à la recommandation du commissaire des phares, et exploité d'après la méthode de compression.

Le pouvoir illuminant des bouées à gaz actuellement en usage dans le Dominion est au moins cinq fois plus considérable que celui des bouées à gaz d'huile employé jusqu'ici, et si l'on fait le calcul du prix d'après le nombre de bougies obtenu, l'acétylène est plus économique que le gaz d'huile.

Une grande difficulté que présentent les phares au Canada, c'est qu'ils sont en très grand nombre à lumières fixes; c'est la lumière la moins satisfaisante dont on puisse se servir, puisqu'elle n'a pas de caractère et qu'elle est souvent décevante.

Le département cherche à rendre les feux de tout le Canada aussi puissants et aussi caractéristiques que possible. L'emploi de l'acétylène dans le service de l'éclairage va nous permettre d'effectuer cette amélioration, à assez bas prix, puisque la lumière ainsi fournie peut être facilement occultée de manière à donner une lumière alternante, tandis qu'avec l'huile on n'obtient ce résultat qu'à l'aide d'un mécanisme dispendieux qui exige la surveillance constante du gardien. Au contraire, les appareils obturateurs de la lumière de gaz employés par le département ont fonctionné depuis des années sans soins particuliers et sans réparations.

Le soin de perfectionner les feux et signaux de brume du Dominion a été récemment confié par le département au bureau du commissaire des phares organisé pour cette fin ; tandis que la construction des phares et autres aides reste

confiée à l'ingénieur en chef comme auparavant, et le département fait tout le possible pour établir un mode d'éclairage moderne et parfait dans toute l'étendue du Canada.

Quant au prix de l'acétylène, le gaz de Pintsch dont nous nous servions précédemment coûte 56 cents par 7½ pouvoirs éclairant de bougie. Le gaz acétylène employé actuellement coûte 65 cents par pouvoir de 46 bougies, ce qui donne à peu près six fois la quantité de lumière pour presque le même prix. Le gaz dont on se sert en ville à un dollar du 1000, ce qui est considéré bon marché au Canada, coûte un demi cent de l'heure par pouvoir de 16 bougies. Le gaz acétylène coûte 3-10 cent de l'heure par pouvoir éclairant de 23 bougies; c'est donc plus de lumière pour moins d'argent. Le pouvoir pénétrant de cette lumière à travers la brume est plus que double de celui de l'autre; c'est ce dont s'est assuré l'ingénieur en chef lui-même. Le département se propose, à mesure qu'on lui en fournira les moyens, de changer le système d'éclairage actuel et d'y substituer l'acétylène considéré par nous plus économique qu'aucune autre lumière. Pour donner au comité une idée de son intensité, je dirai que sur le lac Saint-Louis il se trouve 4 phares éclairés au pétrole. Dans trois de ces phares, le commissaire a remplacé le pétrole par l'acétylène, laissant le pétrole dans le quatrième. Quelques jours plus tard, un des capitaines fit rapport qu'à cinq milles de distance il pouvait voir trois des lumières, mais non pas la quatrième. Il la pensait éteinte, mais c'était celle au pétrole qu'il ne pouvait apercevoir.

M. SPROULE : Combien de feux avez-vous changés jusqu'à présent ? Le ministre pourra-t-il nous donner une idée de ce que coûtera chaque feu et de ce qu'il faudra dépenser pour changer le mode d'éclairage dans tous les phares du Dominion ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Il s'en trouve à peu près 35 dans lesquels nous avons installé l'acétylène. Nous allons économiser $5,000 sur le cours supérieur du Saint-Laurent. La dépense varie suivant l'importance du phare. Elle varie de $300 à $2,500 par feu.

M. SPROULE : Je crois que vous vous proposez d'installer ce mode d'éclairage dans tous les phares du Dominion ? Avant de le faire, je suppose que vous avez fait un calcul quelconque de ce que sera la dépense ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Nous les changeons graduellement, au taux de 25 à 30 par année.

M. SPROULE: Combien avez-vous de feux en tout ?

L'honorable M. PREFONTAINE : A peu près 1,000.

M. SPROULE : J'imagine qu'un bon administrateur ne voudrait pas lier le pays à un changement de cette nature sans s'assurer d'abord quelle sera la dépense pour le pays et si le nouveau système peut être exploité à meilleur compte que le système actuel.

L'honorable M. PREFONTAINE : Nous donnons plus d'attention à l'excellence du mode d'éclairage qu'à la question de la dépense annuelle. Cela dépendra du parlement. Dans certaines années, si le parlement nous vote les fonds, nous remplacerons probablement 100 feux. Cette année, nous nous proposons d'installer le nouveau mode d'éclairage dans à peu près 100 phares, mais tout cela est fait systématiquement, dans la mesure de nos moyens. Nous économisons le salaire du gardien de phare. Naturellement, les feux ne sont pas tous semblables. Il en est qui exigent des appareils spéciaux, et le coût de l'installation est plus considérable dans certains endroits que dans d'autres. Rien ne nous oblige à changer tout le système d'un seul coup. Nous ferons le changement graduellement, en tenant compte des résultats acquis. Il est certains endroits où nous ne changerons pas l'ancien mode d'éclairage. Là où il se trouve des bateaux pourvus de réservoirs fournissant le gaz, nous ne ferons pas de changement ; en d'autres endroits où il est plus économique et plus avantageux d'avoir l'acétylène, nous ferons un changement.

M. SPROULE : Combien ces 35 feux coûteront-ils?

L'honorable M. PREFONTAINE : A peu près $1,000 chacun.

M. SPROULE : Ai-je raison de croire qu'il n'a été fait aucune évaluation dans le département quant à la dépense totale?

L'honorable M. PREFONTAINE : Il n'a pas été fait d'estimation générale. A mesure que les cas se présentent, nous faisons le calcul. Chaque fois qu'on nous demande d'installer une meilleure lumière, si mes fonctionnaires jugent qu'il est à propos d'effectuer le changement, nous faisons faire un calcul.

M. SPROULE: Qui a recommandé de faire ce changement ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Comme je l'ai déjà expliqué très clairement, il n'y a pas eu d'évaluation de faite par aucun employé en particulier. La question fut étudiée et des expériences furent faites par l'ingénieur en chef et ses assistants. Ils en causèrent avec la commission des phares, et celle-ci recommanda d'effectuer le changement. M. Fraser, notre commissaire des phares, l'a recomandé, et le travail s'est fait sous ses ordres, suivant la recommandation de la commission des phares.

M. SPROULE : Est-ce que M. Anderson, votre ingénieur et le chef du bureau, a recommandé ce changement?

L'honorable M. PREFONTAINE : Certainement, mais il n'a pas fait de recomman-

dation par écrit. Comme je l'ai dit à maintes reprises, la question fut mise à l'étude par les fonctionnaires du département et la commission des phares, et des expériences furent tentées jusqu'à ce que nous eussions réussi ; et nous effectuons le changement dans tous les cas où les fonctionnaires du département considèrent que c'est à propos. On a jugé opportun, dans l'intérêt de l'exploitation économique du système, d'avoir des dépôts à certains endroits. Il y aura trois dépôts.

M. SPROULE : D'après le ministre, 35 feux coûteront $35,000, et par conséquent, 1,000 feux coûteront un million de dollars. Quelle est la substance qui fournit la lumière?

L'honorable M. PREFONTAINE : Nous achetons du carbure.

M. SPROULE : De qui l'achetez-vous, à quel prix, et à quelles conditions?

L'honorable M. PREFONTAINE : Nous l'achetons de la compagnie d'Ottawa qui est aux mains des Bronson ; et nous l'achetons au prix courant de $65 la tonne. C'est le prix que paie le Pacifique-Canadien et il en achète de bien plus grandes quantités que nous.

M. SPROULE : Existe-t-il un brevet qui empêche toute autre personne de fabriquer ce carbure au Canada?

L'honorable M. PREFONTAINE : Oui.

M. SPROULE : Je crois qu'il existe deux compagnies distinctes, l'une à Ottawa et l'autre à Sainte-Catherine, et qu'un M. Wilson qui a le brevet est intéressé dans les deux. Quelle est la durée de ce contrat ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Il n'y a pas de contrat. Nous l'achetons au prix du marché.

M. SPROULE : Si je suis bien renseigné, le département, d'une manière ou d'une autre, a conçu l'idée d'effectuer ce changement, et nous ne savons pas de qui lui vient l'inspiration. On m'informe que le changement n'est pas recommandé par l'ingénieur en chef ; mais je n'en sais rien personnellement. Nous allons nous trouver dans cette position qu'il va nous falloir acheter le carbure de l'une ou l'autre de ces compagnies au Canada, lesquelles sont toutes deux sous la même direction.

L'honorable M. PREFONTAINE : Nous ne sommes pas tenus d'acheter au Canada. Nous sommes libres d'acheter aux Etats-Unis ou ailleurs.

M. SPROULE : Vous allez effectuer ce changement et le ministre est hors d'état de nous dire quelle sera la dépense. Si nous en croyons les renseignements très insuffisants qu'il nous a donnés, il faudra à peu près un million de dollars pour changer le mode d'éclairage de tous les phares et de toutes les bouées, puis nous serons sous la coupe de ces deux compagnies dans lesquelles M. Wilson, porteur du brevet, est intéressé, et dans lesquelles, me dit-on, un des ministres est également intéressé ; et le gouvernement fait ces achats de l'une de ces compagnies sans inviter la concurrence. Le bruit court qu'il y a des gens intéressés dans cette compagnie qui sont très étroitement liés aux membres du cabinet ; que ces gens sont ceux qui ont déterminé ce changement et que le pays est mis dans l'obligation de payer le prix que cette compagnie va exiger. Nous faisons des installations coûteuses ; nous allons construire trois dépôts au Canada, et une fois le changement effectué, si le nouveau mode d'éclairage ne donne pas de bons résultats, nous ne serons plus en mesure de revenir sur nos pas, car nous aurons dépensé un million de dollars pour effectuer ce changement et il nous faudra dépenser une autre très forte somme pour revenir à l'ancien mode d'éclairage. Il est extrêmement humiliant de penser que le gouvernement a conclu cet arrangement dans ces conditions et nous a virtuellement réduits à l'impuissance, tout cela pour faire l'affaire de quelques ministres. Le ministre le sait, et nous ne parvenons pas à obtenir de lui les renseignements qu'il nous faudrait. Rien d'étonnant à cela, car le moins il nous en dira, le moins la réputation du ministère en souffrira. Mais je tiens à dire au pays quelle est, à mon avis, la raison qui pousse le ministre à conclure cet arrangement. S'il est vrai que des ministres de l'Etat se préparent à faire, ou feront d'ici à 25 ans, des dizaines ou des centaines de mille dollars au moyen de cette opération, il est bon que le pays en soit informé. Et si l'on peut fournir une meilleure explication de cette affaire que je n'en ai donnée, que le ministre parle.

L'honorable M. PREFONTAINE : Il n'y a pas lieu à soupçon en cette affaire....

M. SPROULE : Il y a lieu à plus que des soupçons.

L'honorable M. PREFONTAINE : Que l'honorable député (M. Sproule) précise davantage. Qu'il porte son accusation.

M. SPROULE : Que l'honorable ministre fournisse son explication et qu'il me contredise, s'il le peut, quand je dis que l'un des ministres est propriétaire de partie de ces deux installations, que ces deux installations sont virtuellement la propriété des mêmes individus, et que le gouvernement est tenu de s'approvisionner chez ces monopoleurs.

L'honorable M. PREFONTAINE : Je nie de la manière la plus formelle que nous soyons obligés d'acheter de ces gens.

M. SPROULE : Pouvez-vous obtenir ce carbure de quelque autre compagnie ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Oui, une compagnie a commencé à fabriquer cette

substance aux chûtes de Shawinigan, il y a à peu près six mois.

M. HENDERSON : L'honorable ministre me permettra-t-il de faire observer que la compagnie de Shawinigan est virtuellement la même que l'autre ? Mes relations d'affaires me mettent à même de le savoir.

L'honorable M. PREFONTAINE : C'est là une autre erreur, et elle est flagrante. La compagnie de Shawinigan Falls est une très grande compagnie, et je sais personnellement quels sont ses actionnaires. Ce sont des Américains de Boston. Quand l'honorable député (M. Sproule) déclare que nous sommes à la merci d'une compagnie, il est facile de lui répondre. Pense-t-il que le Pacifique Canadien ne voit pas à ses affaires ? S'imagine-t-il que si cette compagnie était à la merci d'une maison pour ses approvisionnements, elle appliquerait ce mode d'éclairage à tous ses wagons ?

M. SPROULE : Je suis persuadé que le Pacifique a eu le soin de passer son contrat avant d'installer ce nouveau mode d'éclairage.

L'honorable M. PREFONTAINE : Pas le moins du monde. Il n'est possible de faire de contrat avec aucune de ces maisons pour l'approvisionnement même d'une seule année, pour cette simple raison que personne ne peut prévoir quels changements se produiront dans les conditions de fabrication de ce produit. Le plus bas prix auquel il soit possible de se procurer du carbure au Canada, actuellement, c'est $65 la tonne. Nous sommes à même de nous procurer cet article dans notre pays à un prix qui défie toute concurrence.

M. BRODER : Je suppose que cette nouvelle compagnie qui a entrepris de fabriquer le carbure s'est fait accorder ce droit par le porteur du brevet ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Je ne sache pas qu'il faille acheter de M. Wilson le droit de fabriquer. Il n'est pas le maître de l'univers entier.

M. SPROULE : Il détient le brevet pour le Canada.

L'honorable M. PREFONTAINE : Mais d'autres procédés sont usités dans d'autres parties de l'univers et peuvent être utilisés ici au Canada. Il n'y a rien qui empêche les capitalistes anglais, français ou belges de venir au Canada et d'établir des usines ici s'ils y trouvent quelque avantage. Voilà un siècle qu'on connaît le carbure. Sans doute, on ne s'en était pas servi pour l'éclairage dans la vie pratique jusqu'à ces dernières années. M. Wilson, qui est Canadien, a inventé un procédé d'utiliser le carbure qui est parfaitement sûr et inodore et qui fournit une belle lumière par le moyen d'un appareil facilement installé. Il est tellement commode que le Canadien du Pacifique, après avoir essayé l'électricité, le gaz Pintsch et l'huile, en est venu à la conclusion qu'il valait mieux se servir de l'acétylène. Il a adopté le procédé Wilson et est à installer ce système d'éclairage dans ses wagons. Il est possible—je n'en sais rien personnellement, mais l'honorable député (M. Sproule) l'a déclaré—que l'un des ministres ait des parts dans le capital-actions d'une de ces compagnies. La loi le lui permet. Rien n'empêche un député de détenir des actions dans une compagnie faisant affaires avec le gouvernement. Cela se fait tous les jours.

Si nous nous servons du mode d'éclairage qui est reconnu le meilleur et que le congrès des expéditeurs et armateurs a demandé avec instance qu'on adoptât, et si nous nous servons d'une substance d'usage courant qu'il est possible de se procurer à peu près partout dans le monde, où est le scandale, où est le monopole ?

M. SAM. HUGHES : Si je comprends bien, le gaz pour ces bouées à gaz est pompé dans de grands récipients en fer ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Oui.

M. SAM. HUGHES : Ces bouées peuvent-elles être pourvues d'un autre mode d'éclairage que le gaz ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Certainement. Dans quelques-unes on se servait d'abord du gaz Pintsch et plus tard l'acétylène fut installé à sa place.

M. SPROULE : Le ministre nous dit qu'il n'existe pas de monopole parce qu'il y a un établissement indépendant à Shawinigan. De qui cet établissement a-t-il obtenu le droit de fabriquer cet article ? N'est-ce pas de M. Wilson ?

L'honorable M. PREFONTAINE : L'honorable député (M. Sproule) semble beaucoup s'intéresser à M. Wilson.

M. SPROULE : Je suis à prouver qu'il existe un monopole. Cet homme a la haute-main sur ces trois compagnies ; il détient le brevet. Le gouvernement ne peut utiliser cette substance sans payer M. Wilson.

Un des ministres se trouve intéressé dans cette entreprise, et son collègue change le mode d'éclairage des phares dans tout le pays, moyennant une dépense d'un million de dollars et s'oblige ainsi à utiliser cette substance, sans convention préalable ; il devra en faire l'achat de temps à autre au prix que fixeront les monopoleurs. N'est-ce pas scandaleux ? J'ai demandé à l'honorable ministre de nous faire une estimation de la dépense ; il n'a pu nous fournir cette estimation ; je lui ai demandé si l'ingénieur en chef avait recommandé le changement, il n'est pas en mesure de nous dire que ce fonctionnaire l'a recommandé. On allègue que certains de ses subalternes le recommandent ; mais on affirme d'autre part que certains de ses subalternes ont un intérêt pécuniaire dans cette affaire. A défaut de renseignements et d'explications du mi-

nistre, nous ne pouvons baser nos conclusions que sur les renseignements qui nous viennent d'autre source.

L'honorable M. PREFONTAINE : Je le répète, il est possible d'acheter cette substance dans tous les marchés du monde ; c'est un article courant de commerce. Maintenant, si M. Wilson est l'auteur de perfectionnements, il peut le produire dans de meilleures conditions que d'autres, l'honorable député a-t-il droit de lui reprocher d'avoir fait preuve d'intelligence et d'initiative et de pouvoir produire au Canada un article qu'on ne saurait se procurer à aussi bon compte à l'étranger ? Cette substance est en grande demande ailleurs, et non pas seulement par notre département. La première année nous en avons acheté pour $2,000, et l'année dernière, nous en avons acheté pour $8,000. Si cette compagnie n'avait pas été disposée à nous vendre cet article à un prix raisonnable, de manière que son usage fût plus économique que l'ancien mode d'éclairage à l'huile, nous en aurions fait l'achat ailleurs, aux Etats-Unis, en Angleterre, en Belgique, partout où on le produit. Cette substance se fabrique dans tous les pays du monde ; elle n'est pas monopolisée. M. Wilson n'est intéressé dans la Compagnie de Shawinigan qu'à titre d'actionnaire ; 90 pour 100 des actions appartiennent à des Américains.

M. SPROULE : Qui est-ce qui détient le brevet ?

L'honorable M. PREFONTAINE: Il ne se produit pas du carbure exclusivement en vertu du brevet de M. Wilson. Tout le carbure qui se produit dans le monde ne se produit pas d'après le procédé Wilson. Rien ne nous empêche d'importer du carbure de l'étranger.

M. CLANCY : Il ne s'importe pas pour un seul dollar de carbure.

L'honorable M. PREFONTAINE: Pour la bonne raison qu'il n'est pas nécessaire d'en importer. Si cette compagnie qui fabrique du carbure en vertu du procédé Wilson profitait des circonstances pour en demander un prix plus élevé qu'on n'en demande à l'étranger, nous l'achèterions à l'étranger, et nous l'importerions en franchise. Mais il n'est pas possible de se procurer du carbure ailleurs à $65 la tonne, et il s'en consomme une grande quantité dans d'autres pays.

M. SPROULE : L'honorable ministre a-t-il demandé des soumissions à cet égard ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Nous savions quel était le prix courant, et nous savions qu'il ne serait pas possible d'acheter cet article à meilleur compte qu'au prix qu'on nous en demandait. Pensez-vous que le chemin de fer Canadien du Pacifique l'achèterait à $65 la tonne s'il était possible de l'avoir à meilleur marché ailleurs ?

M. SPROULE: Bien entendu, nous tenons à ce qu'il soit fabriqué dans notre pays ; nous blâmons simplement le gouvernement d'avoir fait un mauvais marché.

L'honorable M. PREFONTAINE : Nous n'en avons fait aucun.

M. SPROULE: Vous avez changé le mode d'éclairage dans 35 phares moyennant une dépense de $35,000, et vous installez après cela un matériel qui coûtera $100,000 ou plus, sans parler de deux autres qui coûteront probablement aussi $100,000 chacun.

L'honorable M. PREFONTAINE : Nous avons affecté la somme de $15,000 à l'installation du matériel de la baie Georgienne.

M. SPROULE : Le ministre affirme que les conditions changent constamment ; par conséquent, il n'a pas agi sagement en faisant un contrat ; car les conditions peuvent changer au point que cette substance puisse être obtenue à meilleur marché.

L'honorable M. PREFONTAINE : Je n'ai pas réussi à me faire comprendre de l'honorable député. J'ai dit au comité il y a un instant que si nous n'étions pas satisfaits du carbure, nous pouvions revenir au gaz Pintsch et qu'il n'y aurait rien de perdu.

M. SAM. HUGHES : Est-ce que le mode d'éclairage au gaz est d'usage général en d'autres pays?

L'honorable M. PREFONTAINE : Oui.

M. SAM. HUGHES : De quelle sorte de gaz se sert-on?

L'honorable M. PREFONTAINE : Nous nous servons du gaz Pintsch dans quelques cas. Mais le carbure coûte moins que le gaz et a deux fois son pouvoir illuminant. Quand j'ai déclaré que les conditions pouvaient changer, je voulais parler des conditions de fabrication du carbure, non pas que nous n'étions pas fixés sur le pouvoir illuminant de cette substance. Il est admis actuellement que le pouvoir illuminant du carbure est deux fois plus considérable que celui de l'huile ou du gaz Pintsch, et coûte moins cher.

M. SPROULE : Je tiens à ce qu'il soit connu qu'il ne nous est pas possible d'obtenir une estimation de ce que ce changement va coûter au pays. Si le ministre possède des renseignements, il ne nous les a pas fournis.

L'honorable M. PREFONTAINE: Nous estimons que pour effectuer ce changement dans tout le Dominion, pour les bouées comme dans les phares, il nous faudra dépenser plus de $300,000. Les expéditeurs et armateurs réclament des améliorations dans le service des feux, et nous avons décidé d'installer de nouveaux phares et de nouvelles bouées à gaz, et en même temps, d'adopter un meilleur mode d'éclairage. Ce travail se poursuit actuellement. Entre Montréal et Sorel, distance de 45 milles, nous avons installé un certain nombre de nouveaux feux qui rendent la navigation parfaitement sûre, même durant la nuit. Ces nouveaux feux et

ces nouvelles bouées à gaz sont disposés de telle manière que nous pouvons nous servir ou du gaz Pintsch ou du carbure ; nous nous servons du carbure parce qu'il fournit une meilleure lumière et à meilleur marché.

M. SPROULE : Ainsi, il va vous falloir $300,000 pour changer le mode d'éclairage. Puis, il va vous falloir encore au moins $300,000 pour l'achat du matériel requis ; ce sera en tout $600,000.

L'honorable M. PREFONTAINE : Je n'ai rien dit de tel. Le dépôt le plus important sera à Prescott. Une fois toutes les améliorations effectuées, dans un an ou deux, il nous aura coûté peut-être $100,000. L'installation de Québec est déjà faite et nous a coûté $25,000. C'est l'ancien matériel pour l'éclairage au gaz que nous utilisons là-bas. Nous le modifions en vue de l'application du nouveau mode d'éclairage. Quant à la station de la baie Georgienne, elle coûtera $15,000, et on calcule que le matériel coûtera $10,000. Nous avons fait l'achat de l'immeuble, sur lequel il se trouve déjà un bâtiment, une ancienne usine, et nous estimons que le tout coûtera $25,000. $10,000 plus $25,000 font $35,000, et $100,000 de plus pour l'installation de Prescott ; soit en tout $135,000. Tout cet argent ne sera pas dépensé en machines ou en installation de matériel. Dans ces divers dépôts on fera non seulement la réparation des barges utilisées pour l'éclairage au gaz Pintsch et au carbure, mais on y fera aussi les réparations au matériel. Tout ce travail sera effectué à ces dépôts au lieu de l'être dans plusieurs dépôts éloignés de 25 ou de 50 milles les uns des autres. Il n'est donc pas juste de dire qu'il va falloir dépenser $300,000 pour substituer le carbure au gaz Pintsch ou au pétrole. La substition du carbure au gaz Pintsch coûtera à peu près $50,000. Cette dépense ne sera pas inutile, car les ateliers serviront pour d'autres fins. Si nous nous procurons une lumière six fois plus puissante que celle que nous avions auparavant, et si nous nous la procurons à meilleur marché que l'ancienne, même en tenant compte de l'intérêt sur le capital engagé, je suis d'avis que nous faisons bien de faire le changement, surtout lorsque tous les expéditeurs et armateurs approuvent la ligne de conduite adoptée par le département. J'ai reçu un très grand nombre de lettres me demandant que le changement fût effectué. Dans ces circonstances, je ne pense pas que le gouvernement doive être blâmé d'avoir fait ce que les négociants et les expéditeurs en général lui ont demandé de faire.

M. SPROULE : Je ne sache pas qu'on blâme le gouvernement de se conformer aux désirs du commerce ; mais voilà 5 ou 6 ans qu'on nous dit que l'éclairage est parfait. Je me rappelle que le prédécesseur de l'honorable ministre, qui est aujourd'hui juge de la cour Suprême, a déclaré en cette Chambre en termes très nets que le département avait un chenal éclairé comme en plein jour ; et pourtant, on nous parle tous les ans de l'opportunité de perfectionnner l'éclairage. On nous dit aujourd'hui que nous avons atteint la perfection.

L'honorable M. PREFONTAINE : Non, j'ai dit qu'entre Montréal et Sorel, l'éclairage ne laissait rien à désirer ; mais je n'ai pas dit que le chenal était parfait.

M. SAM. HUGHES : Les pilotes sont-ils parfaits ?

L'honorable M. PREFONTAINE : C'est une autre question.

M. SAM. HUGHES : Je vous crois.

M. SPROULE : Je parle des phares.

L'honorable M. PREFONTAINE: J'ose dire que l'éclairage, sur un parcours de 45 milles, entre Montréal et Sorel, est parfait. J'ai voyagé beaucoup non seulement au Canada mais en d'autres pays, et je suis convaincu que l'éclairage du Saint-Laurent entre Montréal et Sorel ne souffre aucunement de la comparaison avec celui en usage en aucun autre pays du monde.

Nous sommes en frais d'outiller le chenal, mais il nous est impossible d'effectuer ces travaux dans certaines parties de ce chenal, parce que, même avec un bon système d'éclairage, il ne serait pas prudent de permettre aux navires d'y passer pendant la nuit. Nous sommes actuellement en train d'effectuer l'outillage de 35 milles du chenal, entre Saint-François et Batiscan. A cet endroit, le chenal a une profondeur de trente-un pieds et la largeur voulue. Il est possible qu'il soit élargi à l'avenir ; mais pour le moment, il répond aux besoins et les navires peuvent y naviguer en toute sécurité, la nuit, pourvu qu'on y fasse les installations voulues pour l'éclairage. Nous sommes actuellement en train de faire ces installations, et ainsi, au lieu de gagner six heures, comme aujourd'hui, nous gagnerons, à l'avenir, onze heures, ce qui n'est pas quantité négligeable, quand il s'agit d'un voyage d'outre-mer, et cela non seulement pour le transport des passagers mais encore pour celui des marchandises.

M. SPROULE : Nous manquons de renseignements sur la question, mais il vaut mieux renoncer à la discussion, puisque le ministre refuse de nous éclairer. De deux choses l'une : ou bien les renseignements lui font défaut, ou bien il refuse d'éclairer la Chambre. J'incline en faveur de la deuxième proposition, et il importe que le pays soit édifié à cet égard. Je ne soulève point d'objections contre l'éclairage même, ni contre la qualité de la lumière, car je n'en sais absolument rien. Quant à savoir si ces lampes possèdent l'intensité lumineuse qu'on leur attribue, c'est ce que j'ignore ; mais il n'est pas inouï qu'on attribue à certaines lumières d'invention récente, de merveilleuses propriétés et une intensité lumineuse extraordinaire, et on ne tarde pas à constater que c'est pure exa-

gération. Au fond, il est possible que le ministre soit dans le vrai, et le cas échéant, il agirait sagement en s'efforçant d'installer ce système, pourvu que la chose se fasse sur le pied des affaires. Je ne veux pas que le gouvernement se mette à la merci d'un monopole. Je m'oppose à ce que le ministre place le cabinet en telle posture qu'il ait virtuellement à traiter avec ses propres collègues pour l'approvisionnement de ce produit et l'application de ce système inauguré par le ministère de la marine. Je m'oppose au monopole.

Un seul individu est porteur du brevet, un seul est intéressé dans toutes ces compagnies, et plus d'un ministre, paraît-il, est intéressé dans une ou plusieurs de ces compagnies et participe ainsi à tous les profits résultant de l'exploitation du carbure acheté par l'Etat. Il est possible qu'à l'avenir, au fur et à mesure que cette dépense s'effectuera, il soit de notre devoir d'appeler l'attention du ministre sur ce fait, et je tiens, en terminant mes observations, à lui rappeler que bien que nous ayons fait beaucoup pour obtenir des renseignements qu'il a donnés de si mauvaise grâce, nous l'aurions forcé à nous éclairer bien davantage, si la session n'était à la veille d'expirer.

M. SAM. HUGHES : Le ministre a fait allusion à la supériorité de ce système d'éclairage. L'armée anglaise a fait l'essai de ces différents systèmes d'éclairage pour les besoins du service des signaux, et la lumière produite par le gaz acétylène est reconnue comme la plus pénétrante employée jusqu'ici. Elle pénètre à travers les brouillards, dans une bien plus large mesure que toute autre lumière. On commence aussi à l'utiliser pour les besoins de la stéréotypie et des signaux en général. Un autre avantage que cette lumière possède, c'est qu'en raison de sa singulière blancheur, elle est facile à distinguer et on ne court pas le risque de la confondre avec les feux côtiers, comme cela arrive pour d'autres fanaux et feux servant de signal. J'ai un renseignement à demander au sujet du droit régalien payé à M. Wilson, pour cette lumière. L'invention de ce nouveau procédé fait grand honneur au jeune canadien qui en est l'auteur. Voici ce que je tiens à savoir du ministre : existe-t-il un droit régalien sur la lumière à gaz pintsch qui est aussi l'objet d'un brevet?

Construction et entretien de nouvelles piscifactures, $30,000.

M. BOYD : Avant l'adoption de cet item, je désire obtenir quelques renseignements au sujet d'un bail qui a été récemment accordé pour la pêche dans les eaux du nord. Je fais allusion au bail en date du 19 avril 1904, accordé à M. Frederick A. Markey, de Montréal, pour vingt-un ans. Ce bail attribue au porteur le droit de pêcher avec des rets ou avec tout autre engin de pêche reconnu par la loi ; de prendre et capturer toute espèce de poissons d'eau douce et d'eau salée et de substances alimentaires tirées des eaux du fleuve Nelson et ses tributaires, de la rivière West à son embouchure, ainsi que dans l'estuaire du fleuve Nelson, du cap Tatlin à la rivière au Hibou, à trois milles du rivage ; et dans la rivière Hayes et ses eaux tributaires, dans le district de Keewatin. En outre, cette partie de la rivière aux Pigeons et eaux tributaires, dans le district de Keewatin, ainsi que les eaux du grand lac des Esclaves dans le district de Mackenzie. Ce monsieur a le droit exclusif de pêcher dans les eaux de ce vaste territoire sous réserve des droits de la Compagnie de la Baie d'Hudson, ainsi que de ceux des sauvages et des colons établis sur le parcours de ces fleuves et rivières ; et même ces derniers ne sont pas autorisés à exercer l'industrie de la pêche, pour troc ou pour vente, sauf de l'agrément de ce monsieur qui, paraît-il, est membre du barreau de Montréal et l'ami du ministre de la Marine et des Pêcheries.

Il serait tout naturel de supposer qu'en retour d'une si énorme concession, le gouvernement dût recevoir une importante redevance ; or, combien l'Etat reçoit-il en retour du privilège qu'il accorde de faire la pêche dans tous ces fleuves et toutes ces rivières durant vingt et un ans? L'énorme somme de $10. Mais il faut ajouter qu'il figure au bail des stipulations draconiennes ; ces deniers doivent être versés strictement d'avance sinon, la déchéance de la concession est prononcée. Une autre stipulation, c'est que le bail ne saurait être transporté qu'à la "Compagnie de pêche anglo-américaine".

Le ministre ne réussira guère à nous donner des explications satisfaisantes au sujet de cette transaction. Il est vrai, il existe un précédent à cet égard : un autre partisan, M. Archie McNee, a obtenu, le 10 novembre 1902, le privilège d'exercer l'industrie de la pêche, d'une façon exclusive, dans la baie James et ses tributaires, pour une période de vingt-un ans, moyennant une redevance annuelle de dix dollars. Comme la question a déjà été amplement débattue dans cette Chambre, je me contente de cette courte observation. Il existe une autre concession : celle octroyée, le 14 mai 1904, à M. Mackenzie, de Selkirk, qui a obtenu le droit exclusif de faire la pêche sur le petit lac des Esclaves, aux mêmes conditions, pour une période de neuf ans. Il aurait fallu demander des soumissions, avant d'accorder des privilèges de cette importance. Pour un gouvernement libre-échangiste qui, à son avènement au pouvoir, devait inaugurer la liberté du commerce dans la plus large acception du mot, cette façon d'accorder pareilles concessions rappelle le régime en vogue en Russie. Je tiens de bonne source que les pêcheries de la baie d'Hudson et de ses tributaires sont d'une valeur supérieure à la moitié des terres des territoires du Nord-Ouest. Quelques-uns de mes commettants m'ont écrit à ce sujet,

me demandant de signaler la chose à l'attention de la Chambre et de demander des explications au ministre à cet égard.

L'honorable M. PREFONTAINE : Les explications sont fort simples. D'abord, voici le bail consenti en faveur d'Archibald McNee, que j'ai signé, au mois de novembre, le surlendemain de mon entrée en charge, le ministère ayant déjà mis cette demande à l'étude. M. Archibald McNee n'a pas utilisé son permis depuis le mois de novembre 1902, preuve que cette concession n'a pas tout le prix qu'on lui attribue.

M. SAM. HUGHES : M. McNee cherche à vendre son privilège.

M. HAGGART : Le ministre voudrait-il bien nous dire sur quelle autorité il se fonde pour accorder pareilles concessions ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Sur un décret de l'Exécutif.

M. HAGGART : Le gouvernement a-t-il le droit d'aliéner le droit de pêche dans une baie importante comme la baie James ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Il n'y a pas d'aliénation de propriété. Le concessionnaire a le privilège d'exercer le droit de pêche, mais ce n'est pas un privilège exclusif.

M. HAGGART : C'est presque la moitié de la baie d'Hudson ; la partie sud de la baie.

L'honorable M. PREFONTAINE : Ce n'est pas même un huitième de la baie et le concessionnaire n'a pas de privilège exclusif.

M. HAGGART : Dans quel rayon autour du rivage de la baie ce privilège s'étend-il ?

L'honorable M. PREFONTAINE : D'après mes renseignements, le concessionnaire a simplement acquitté la redevance sans utiliser son bail.

M. HAGGART : Le bail n'est d'aucune utilité, pour le moment, mais quand il existera des communications par voie ferrée, cette concession acquerra une grande valeur. Est-ce que le gouvernement fédéral a juridiction exclusive sur le rivage, dans un rayon de trois milles, pour exercer l'industrie de la pêche ? Le gouvernement a affermé une partie d'Ontario et une partie de Québec.

L'honorable M. PREFONTAINE : Nous avons affermé la propriété fédérale et rien de plus.

M. HAGGART : La partie occidentale d'Ontario touche au rivage de la baie James, et il en est ainsi de la province de Québec, sous l'empire de la loi nouvelle, qui étend la juridiction de cette dernière province à ce pays.

L'honorable M. PREFONTAINE : M. Markey représente la " Compagnie de Navigation de l'Amérique-Nord ", et le bail n'accorde pas de privilège exclusif.

M. BOYD : Le bail ne réserve que les droits de la Compagnie de la baie d'Hudson et ceux des colons et des sauvages ; voilà tout.

L'honorable M. PREFONTAINE : Il y a aussi une stipulation du bail qui oblige la compagnie à consacrer, pendant trois ans, la somme de $100,000 annuellement, à l'exploration du territoire, et durant une période de dix ans elle devra consacrer $50,000 à des explorations ainsi qu'à l'outillement et l'amélioration de la propriété affermée.

M. CLANCY : Est-ce que M. McNee s'est conformé à ces stipulations ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Ces stipulations ne figurent pas dans son bail.

M. HAGGART : Quelles explorations doit-elle faire?

L'honorable M. PREFONTAINE : J'ai confié à M. Cunningham, un fonctionnaire de mon ministère, une mission à cet égard. Il est revenu dans la capitale aujourd'hui, et il n'a pas encore eu le temps de dresser son rapport. A son dire, la colonisation y est impossible ; le seul poisson à capturer est l'esturgeon ; et vu l'absence de communications, il n'est possible de faire la pêche à l'esturgeon qu'à trois ou quatre endroits sur le fleuve Nelson. L'autre partie du fleuve forme une suite de rapides et de rochers presque dépouillés de toute végétation. Et ainsi la compagnie, si elle veut bénéficier de ce bail, devra dépenser $50,000 avant de commencer ses opérations de pêche.

M. CLANCY : C'est sans doute après la signature du bail que le ministre a confié cette mission à son fonctionnaire ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Sans doute, car il a surgi des difficultés au sujet de ce bail, et je tiens à me renseigner parfaitement sur les faits. Ainsi, j'ai constaté que certains individus de cette contrée sont porteurs de permis et qu'il est impossible de les déposséder de leurs permis.

M. MORIN : A combien revient le coût de cette mission?

L'honorable M. PREFONTAINE : Le fonctionnaire en question est allé faire sa visite d'inspection ordinaire au Manitoba et aux territoires du Nord-Ouest. Il était chargé d'étudier la situation et de faire rapport.

M. MORIN : Il a sans doute consacré quelques jours à l'étude du pays ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Il a consacré six jours à l'exploration du fleuve Nelson.

M. MORIN : Combien a-t-il reçu par jour ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Il est employé à l'année.

M. SPROULE : Cette concession est une attaque directe portée aux droits du peuple. Si le ministre a droit de concéder virtuellement, par décret de l'exécutif, à un seul individu, le droit exclusif d'exercer l'industrie de la pêche dans une partie aussi considérable de la baie James, pour une période de 21 ans, il a droit de proroger cette période jusqu'à 50 ans ou même 100 ans, ce qui revient à l'aliénation de la propriété publique. Et quelle est l'équivalent donné ici ? $10 par anée ! Le ministre affirme qu'il n'accorde pas un privilège exclusif. Lisons le texte du bail :

Toutefois, le bail ci-haut est accordé et accepté, sans préjudice des droits de la Compagnie de la Baie d'Hudson, et en outre, avec l'entente explicite que le droit d'exercer l'industrie de la pêche, pour leur propre usage, et non pas pour les fins du commerce, est, par les présentes, réservé aux colons, Esquimaux, sauvages, touristes et employés de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Voilà les seuls intéressés qui ont droit d'exercer l'industrie de la pêche, et encore n'ont-ils droit de prendre du poisson que pour leurs propres usages domestiques. En outre, on accorde à cette compagnie le droit de se servir de rets et réseaux pour la pêche, ce qui comprend tous les engins de pêche, sous forme de rets, sans restriction. Puis, comme l'a fait observer le député de Lanark, il est hors de doute que ce territoire se trouve partie dans la province d'Ontario et partie dans la province de Québec. Je le répète, ces droits appartiennent à tout le peuple canadien et non pas au gouvernement. Le gouvernement n'est pas le propriétaire de ces pêcheries et n'a pas droit de les aliéner à titre gratuit ; car voilà virtuellement ce qu'il fait aujourd'hui.

M. FOWLER : Un de ces baux est accordé à M. Markey. On voit souvent errer autour de ces édifices un monsieur de ce nom. Est-ce le même individu ?

L'honorable M. PREFONTAINE : J'ignore à quel individu l'honorable député fait allusion.

M. FOWLER : Le gentleman auquel je fais allusion est un avocat de Montréal. Est-ce qu'il exploite l'industrie de la pêche ?

L'honorable M. PREFONTAINE : M. Markey est venu à Ottawa, à titre de représentant de la "Compagnie de pêche Anglo-Américaine".

M. BOYD : Il a obtenu ce bail, avec droit de le vendre à la compagnie en question.

L'honorable M. PREFONTAINE : Depuis que j'ai pris la direction du ministère, j'ai adopté pour règle de n'accorder de permis ou de baux de pêche qu'aux exploitants de cette industrie ou à ceux qui veulent, de bonne foi, se livrer à cette exploitation.

M. FOWLER : Est-ce que M. Markey se livre maintenant à l'industrie de la pêche ? Aux dernières nouvelles, il était encore membre du barreau. Je tiens à savoir du ministre s'il s'est renseigné à des sources autorisées sur la valeur de ces pêcheries, et si après enquête faite, il a été constaté, dans un rapport, qu'elles valent dix dollars.

L'honorable M. PREFONTAINE : Sans doute, la somme de dix dollars ne représente nullement la valeur de l'industrie ; mais en pareilles circonstances, il faut tenir compte des frais que doivent effectuer ceux qui veulent mettre en valeur la concession qui leur a été octroyée. Le bail lui-même ne vaut pas dix dollars tant que la propriété n'aura pas été mise en exploitation moyennant une dépense de $50,000 à $100,000.

M. FOWLER : Le même raisonnement s'applique à toute mine de houille ou d'or. Quelle que soit l'importance du gisement, il ne vaut absolument rien tant qu'il n'est pas développé. D'ordinaire, le gouvernement n'accorde pas pareil privilège à titre gratuit.

L'honorable M. PREFONTAINE : Il ne s'agit pas ici d'un privilège exclusif.

M. FOWLER : Il est évidemment exclusif. Le ministre n'a pas lu le bail.

L'honorable M. PREFONTAINE : L'exemplaire du bail, que j'ai transmis au député de Macdonald (M. Boyd), ne renferme certainement pas la clause que j'ai tenu à insérer dans ce document. Cet exemplaire ne porte pas ma signature, et rien n'indique que j'ai signé le bail——

M. FOWLER : Mais ce document vient du ministre lui-même.

L'honorable M. PREFONTAINE : Oui, j'ai fait erreur ; mais j'en suis convaincu, dans le bail que j'ai signé, nous nous sommes réservé le droit d'accorder des permis à d'autres individus, à condition que l'établissement ne se trouve pas dans un rayon de moins de dix milles de celui octroyé au concessionnaire, par ce bail.

M. FOWLER : Dans un rayon de cinquante milles.

L'honorable M. PREFONTAINE : Cinquante milles sur le lac, et dix milles sur le fleuve.

M. HAGGART : Je tiendrais à étudier le bail de M. Markey.

L'honorable M. PREFONTAINE : J'ai envoyé quelqu'un le chercher.

J'en suis convaincu, dans l'exemplaire que j'ai signé figure la réserve en question.

M. FOWLER : La compagnie pourra facilement accaparer tout le fleuve. et cela en installant ses établissements, à dix milles de distance, et le lac lui-même, en les installant à cinquante milles de distance.

L'honorable M. PREFONTAINE : Non.

M. FOWLER : Oui, elle le pourrait. Si c'est un privilège si précieux, elle l'accaparera tout entier.

L'honorable M. PREFONTAINE : Le privilège d'exercer l'industrie de la pêche octroyé aux concessionnaires ne comporte pas le privilège de l'usage de la terre.

M. FOWLER : Sans doute, mais le poisson ne se capture pas sur terre.

L'honorable M. PREFONTAINE : Pour faire le séchage du poisson, il faut bien s'installer sur terre. Le ministère de l'Intérieur a son mot à dire, quand il s'agit d'accorder le privilège d'installer ces établissements de séchage du poisson.

M. FOWLER : Le ministre nous dit que c'est au ministère de l'Intérieur qu'imcombe la tâche de protéger le pays contre les fâcheuses conséquences du marché qu'il a consenti à ces individus. Au point de vue du droit civil, on peut bien se demander si la concession des privilèges de pêche ne comporte point le droit de sécher le poisson sur le rivage, tout comme le droit d'établir une estacade ou un barrage mobile sur un cours d'eau navigable entraîne le droit de relier le barrage au rivage.

M. COWAN : L'honorable député prétend-il qu'en l'absence de toute autorisation spécifiée dans la loi, la concession du droit d'établir une estacade ou un barrage mobile sur une rivière comporte le droit de relier le barrage au rivage?

M. FOWLER : Oui, à mon avis.

M. COWAN : Sur quoi l'honorable député appuie-t-il cette proposition ?

M. FOWLER : Ma proposition est indiscutable. Voici le point en discussion. Pour la misérable somme de dix dollars, le ministre a accordé le bail en question à cet avocat de Montréal qui n'exerce pas l'industrie de la pêche et n'a obtenu ce bail que dans un but commercial, afin de vendre son privilège avec profit et de spéculer sur les privilèges publics.

Il empêche ainsi les colons, établis dans cette partie du pays, de faire la pêche dans ces eaux, pour leur propre entretien et celui de leurs familles. Si ces pêcheries sont précieuses, chose dont on ne saurait douter, il importe que les colons qui vont s'établir dans ce pays puissent être en mesure de capturer le poisosn et de le vendre, lorsqu'ils ne travaillent pas à leurs exploitations agricoles. Il est vrai qu'une des clauses du bail les autorise à capturer le poisson, pour leurs usages domestiques, mais non pour vente.

L'honorable M. PREFONTAINE : Je tiens de M. Panet qu'il n'y a pas de colons établis sur le parcours du fleuve Nelson et que ce pays ne se prête pas à la colonisation.

M. FOWLER : Il s'agit en ce moment de discuter la question dans son ensemble. Le ministre a accordé des baux de pêche sur le parcours des fleuves, rivières et lacs de ce pays, et prétend-il que, le long de ces cours d'eau, il ne s'est pas établi de colons? S'il n'y a pas de colons dans ces endroits, pourquoi insérer dans le bail un article portant que les colons auront le droit de capturer le poisson pour leurs usages domestiques ? Le ministre a prononcé sa propre condamnation en insérant cet article dans ce bail. Il aurait dû aller plus loin et stipuler que nul droit concédé par ce baill ne portera atteinte aux droits des colons, légitimement établis dans ce pays, et qu'il leur sera loisible d'exercer, à leur gré, l'industrie de la pêche.

M. HAGGART : Le ministre accorde à un avocat de Montréal qui, sans doute, n'a jamais exercé l'industrie de la pêche, le privilège de faire la pêche dans une partie des eaux de la baie d'Hudson, sur presque tout le parcours du fleuve Nelson et dans toutes les eaux du Grand Lac des Esclaves, un lac presque aussi grand que le lac Ontario, ainsi que dans les eaux des rivières West et Hayes. J'ignorais que le gouvernement possédât pareille autorité. S'il lui est loisible d'accorder pareilles concessions il peut tout aussi bien aliéner tout le territoire. J'ai demandé au ministre dans quel rayon s'étend la concession consentie à M. McNee. Est-ce dans un rayon de vingt ou de trente milles? En outre, je demande un exemplaire du bail consenti à M. Martin.

M. FOWLER : Non pas M. Martin, mais M. Markey.

M. HAGGART : Oh ! je comprends maintenant.

M. FOWLER : Il est temps de dire tout haut notre pensée sur cette question, et trêve de badinages.

L'honorable M. PREFONTAINE : On m'a apporté le texte même du bail auquel j'ai apposé ma signature. En voici la teneur:

Sa Majesté se réserve le droit d'accorder d'autres baux dans et sur lesdits fleuves, rivières et lac ; mais nul autre bail ne sera accordé pour la pêche dans et sur lesdits fleuves et rivières et tributaires, dans un rayon de dix milles de toute pêcherie ou station de réfrigération érigée par ledit preneur ou ladite compagnie sur ces fleuves et rivières, ou relativement audit lac, dans un rayon de cinquante milles de toute station érigée sur ledit lac.

M. BOYD : Dans un rayon de dix milles des stations et de cinquante milles sur le lac.

M. FOWLER : Il s'agit d'une affaire très grave et qui met en plein relief la gestion du ministre. Avant que l'honorable ministre eût pris la direction de ce ministère, les journaux libéraux avaient eu soin de nous dire à quelle sorte de ministre nous aurions affaire, si jamais il obtenait un portefeuille. En dépit de tous ces avertissements, le premier ministre a donné le portefeuille de la Marine au titulaire actuel, et au cours de cette session, nous avons vu se réaliser toutes les prédictions de ces journaux. Rappelons ici

le premier échantillon que le ministre nous a donné de sa gestion des propriétés de l'Etat. Citons la vente de ce steamer à quelques partisans du gouvernement, dans le district de la baie Georgienne, et cela pour une somme bien inférieure au montant des frais effectués uniquement pour la réfection de ce navire au cours de deux ou trois mois. Bref, le ministre a fait don de ce steamer à ses partisans, et cela sans demander de soumissions. Voilà comment le ministre de la Marine et des Pêcheries entend gérer les affaires du pays. Je prends le deuxième exemple encore dans le territoire de la baie Georgienne, qui semble le théâtre favori où le ministre se livre à ses opérations : il s'agit d'une concession forestière valant au moins $3,000, comme on l'a prouvé ici, et vendue à un ami personnel du ministre, au frère du candidat libéral probable, ou au neveu ou proche parent d'un candidat libéral probable, et cela pour la misérable somme de $100, précisément le montant payé pour un paletot en fourrures pour l'usage du commandant Spain, lors de son voyage à Terre-Neuve.

Aujourd'hui, voici que cet avocat de Montréal que nous voyons souvent errer autour de cette enceinte législative, obtient une concession précieuse de pêcheries, pour la misérable somme de dix dollars, et cela sans compter que cet avocat n'a jamais exercé l'industrie de la pêche, et bien que le ministre vienne de nous dire qu'il est entendu que ces concessions doivent être accordées seulement aux professionnels qui exploitent cette industrie. Cet avocat obtient donc un bail de pêche, moyennant une redevance de dix dollars, pour vingt-un ans, et cette concession est renouvelable au bout de cette période, tandis que les colons qui vont s'établir dans ce pays sont privés de leur droit et de leur privilège de pêche. Il ne leur est permis de capturer que le poisson nécessaire pour leur consommation domestique. Il est grandement temps qu'on signale ces faits à l'attention du pays. Sans doute, si les collègues du ministre se renferment dans le mutisme, en présence de pareils abus, et sanctionnent l'adoption de pareils arrêtés, ils sont tout aussi responsables que s'ils avaient pris l'initiative de ces actes, et le pays leur en demandera un compte sévère.

M. HAGGART : Je veux un exemplaire du bail consenti à M. Markey.

L'honorable M. PREFONTAINE : Je transmettrai à l'honorable député l'original même.

M. HAGGART : Le ministre pourrait-il nous dire le nombre de milles de pêcheries loués dans la baie James ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Il figure au bail une autre clause dont il n'a pas été donné lecture et qui est très importante : c'est celle qui définit le poids du poisson à capturer.

M. FOWLER : Pourquoi ne pas limiter le poids du poisson à capturer ?

M. BOYD : Le ministre voudrait-il bien nous transmettre le bail même que j'avais en ma possession, afin que nous puissions le comparer avec l'autre texte ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Voici le texte de cet article :

Il est interdit audit preneur ou à ladite compagnie de capturer dans les eaux précitées aucun éturgeon pesant moins de douze livres, ni de poisson blanc, ni de truite, ni de barbue pesant moins de deux livres, ni de brochet jaune pesant moins d'une livre et demie.

M. BOYD : J'ai donné lecture de cet article qui se trouve dans l'autre texte.

L'honorable M. PREFONTAINE : Cette clause est de haute importance. Du reste, cette concession n'a rien d'insolite ni d'extraordinaire.

M. BOYD : Si les partisans du cabinet, tant dans cette Chambre qu'au dehors, approuvent pareille concession, libre à eux de le faire. Les citoyens du Manitoba ont manifesté la plus vive hostilité à l'endroit de ces baux ; ils m'ont écrit pour savoir s'il est octroyé pareilles concessions. J'ai posé la question au ministre, et il m'a répondu qu'en effet, il a octroyé cette concession. Alors, on m'a demandé d'obtenir un exemplaire du bail. Si le ministre regarde comme des précédents valables les baux consentis à MM. McNee, Mackenzie et Markey, avant longtemps il ne restera plus une seule pêcherie à concéder au pays, car les amis politiques du ministre auront tout accaparé. Le ministère a commis un acte vraiment inqualifiable, en octroyant pareille concession. D'ailleurs, les collègues du ministre ne sauraient dégager leur responsabilité, puisque chacune de ces concessions doit être approuvée par décret de l'exécutif.

Tous les ministres ont siégé autour du bureau du conseil, lorsque ces baux ont été accordés, et il leur incombe de prendre la parole et de se justifier à cet égard.

L'honorable M. PREFONTAINE : Quant au bail consenti à M. Mackenzie, il s'agit de la pêche avec rets à enclos. Quant au reste, non seulement le colon, mais tout individu a parfaitement droit d'exercer l'industrie de la pêche. Il n'existe pas de monopole.

M. BOYD : Un des grands inconvénients, lorsqu'on accorde pareille concession, c'est qu'elle porte atteinte au privilège des colons habitués à faire la pêche et à en vendre le produit, dans le marché le plus favorable. Le résultat de la concession octroyée à ces amis politiques, c'est qu'ils ont le droit de dire aux colons qui vendent leur poisson six cents la livre : nous vous payerons, pour votre poisson, le prix que nous jugerons bon, c'est-à-dire, environ deux cents la livre. J'ai aussi demandé des renseignements au sujet du bail consenti à un autre partisan politique, M. Merritt. Il s'agit ici de la concession de droit de pêche

sur le lac Winnipegosis. Cette concession porte gravement atteinte à la colonisation, dans cette partie du pays. Que vaudront ces concessions, dans vingt-un ans d'ici ? On ne saurait se former une idée précise du prix qu'elles atteindront, quand ce pays sera sillonné de chemins de fer comme il le sera dans quelques années, et cependant le ministre accorde ces concessions pour la misérable somme de dix dollars par année.

L'honorable M. HAGGART : Il s'agit ici d'un bail intervenu entre M. Markey et Sa Majesté le roi.

L'honorable M. PREFONTAINE : Lisez la clause suivante et vous verrez que M. Markey devient preneur, au bénéfice de la "Compagnie de pêche anglo-américaine, à responsabilité limitée".

L'honorable M. HAGGART : Non, il n'est rien stipulé de semblable. L'article porte que M. Markey peut céder et transporter son bail, mais il n'y est pas obligatoirement lié. Le bail porte qu'il peut céder son intérêt à cette compagnie en particulier, mais il peut aussi mettre lui-même sa concession en valeur.

M. DAVIS : Et advenant qu'il transférât son bail, qu'arriverait-il.

L'honorable M. HAGGART : Son bail porte qu'il peut exercer l'industrie de la pêche :

Dans et sur les eaux du fleuve Nelson et de ses tributaires, de la rivière West, à son embouchure ; en outre, dans l'estuaire du fleuve Nelson, du cap Tatnam à la rivière au Hibou, dans un rayon de trois milles du rivage ; en outre, dans la rivière Hayes et eaux tributaires dans le district de Keewatin ; ainsi que dans cette partie de la rivière au Pigeon, et eaux tributaires, dans le district de Keewatin, et en outre, dans les eaux du Grand Lac des Esclaves, dans le district de Mackenzie.

Et cela, pour dix dollars par année, et le bail est renouvelable à l'expiration des vingt-un ans, à condition que le concessionnaire dépense $100,000. C'est un bail de quarante-deux ans.

M. FOWLER : Le ministre a-t-il transmis un exemplaire du bail ?

L'honorable M. HAGGART : Voici la clause sur laquelle le ministre a appelé notre attention et qui, dit-il, obligerait le preneur à transférer ses droits à la "Compagnie de pêche anglo-américaine, à responsabilité limitée."

Il est interdit audit preneur de transporter son intérêt dans le présent bail, sauf à la "Compagnie de pêche anglo-américaine à responsabilité limitée," au bénéfice de laquelle il a été émis des lettres patentes par l'Exécutif du Canada, à moins d'obtenir l'autorisation, par écrit du ministre ou toute autre personne autorisée à l'accorder.

L'honorable M. PREFONTAINE : Voilà précisément ce que j'ai affirmé, dès le début.

L'honorable M. HAGGART : Pardon. Le ministre nous a donné à entendre que cet avocat de Montréal a souscrit ce bail dans le but de le transporrter à la compagnie en question ; qu'il le détient, à titre d'agent de cette compagnie, et qu'il est tenu obligatoirement de la lui transférer. Il ne figure au bail aucune stipulation de ce genre.

L'honorable M. PREFONTAINE : C'est ainsi que j'interprète le bail.

M. FOWLER : Le ministre est bien trop habile homme de loi pour donner au bail pareille interprétation. L'article est parfaitement lucide :

Il est interdit audit preneur de transporter son intérêt dans le présent bail, sauf à la "Compagnie de pêche anglo-américaine à responsabilité limitée," au bénéfice de laquelle il a été émis des lettres patentes par l'Exécutif du Canada, à moins d'obtenir l'autorisation par écrit du ministre ou de toute autre personne autorisée à l'accorder.

On le voit, rien ici n'oblige le preneur à transférer son bail à la compagnie en question. Il peut parfaitement organiser une autre compagnie, à son gré.

L'honorable M. PREFONTAINE : Alors, il lui serait impossible de transférer son bail à la compagnie en question.

M. HAGGART : Le preneur peut transporter son bail à qui il veut, pourvu qu'il obtienne l'autorisation du ministre.

L'honorable M. PREFONTAINE : De l'agrément du ministre.

M. FOWLER : Parfaitement. Pourquoi le ministre a-t-il consenti ce bail à M. Markey? Il y a du louche dans cette affaire. Un avocat de Montréal, qui exerce sa profession, obtient le bail de quelques milles carrés de territoire à pêche au Nord-Ouest, et cela pour la bagatelle de dix dollars par année. Le ministre ne comprend-il pas qu'il y a du louche dans cette affaire ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Il faut tenir compte de l'obligation de dépenser $50,000 par année.

M. FOWLER : Pourquoi le ministre n'a-t-il pas souscrit un bail avec la Compagnie de pêche Anglo-Américaine ?

L'honorable M. PREFONTAINE : A l'époque en question, cette compagnie n'avait pas reçu la personnalité civile.

M. FOWLER : Vous dites que la compagnie n'avait pas encore reçu l'autorisation législative à cette époque ? Le bail porte que le preneur peut transporter son intérêt à la Compagnie de pêche Anglo-Américaine, à responsabilité limitée, qui a obtenu des lettres patentes de l'Exécutif, et cependant le ministre vient nous dire qu'à cette époque, la compagnie en question n'avait pas obtenu la personnalité civile. Voilà ce que déclare en toutes lettres le bail, et en présence même de ce fait, le ministre ose affirmer que la

législature, à cette époque, n'avait pas autorisé cette compagnie. Rien d'étonnant que les ministres fassent des affirmations contraires à la vérité des faits : ils sont coutumiers de la chose. Il me répugne de faire pareil aveu, mais il importe d'être véridique avant tout, car la vérité a des droits imprescriptibles. Voici un ministre qui vient nous déclarer que, s'il n'a pas souscrit de bail avec la compagnie en question, mais l'a accordé à M. Markey, c'est que cette compagnie n'avait pas encore d'existence civile à cette époque ; or, le bail lui-même déclare, en toutes lettres, qu'il est interdit au preneur de transporter son bail, sauf à la Compagnie de pêche Anglo-Américaine, à responsabilité limitée, au bénéfice de laquelle l'Exécutif du Canada a émis des lettres patentes.

L'honorable M. PREFONTAINE : Suit-il de là que cette compagnie avait reçu l'autorisation législative, à cette époque ?

M. FOWLER : N'est-ce pas là la seule interprétation légitime ? Si le ministre se range à pareil avis, toute discussion devient inutile.

M. CLANCY : Où doit-on placer ces piscifactures ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Les emplacements n'ont pas encore été choisis. Les fonctionnaires du ministère choisiront ces emplacements, à l'issue de la session ; mais c'est notre intention de les établir dans différentes provinces.

M. CLANCY : Il y aura deux piscifactures sur les grands lacs ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Oui, mais les emplacements ne sont pas encore choisis.

M. CLANCY : Combien a-t-il été transmis de demandes au ministère, en faveur de l'établissement de ces piscifactures sur les grands lacs ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Quatre ou cinq, je crois.

M. EARLE : Au sujet des piscifactures de la Colombie Anglaise, le gouvernement a-t-il l'intention de choisir les emplacements et de les construire cette année ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Oui, si nous en avons le temps. Je pars pour la Colombie Anglaise demain ou après-demain, et de concert avec M. Bancroft, membre du gouvernement provincial, je me propose de choisir les emplacements des piscifactures.

M. BOYD : Comme le ministre n'a pas jugé bon de me remettre l'exemplaire du bail dont j'ai cité le texte, je vais donner lecture à la Chambre du texte même du bail que j'ai sous les yeux.

L'honorable M. PREFONTAINE : J'ai transmis cet exemplaire à quelques députés de la gauche.

M. BOYD : A tout événement, je me propose de donner lecture du texte même que j'ai sous les yeux, et la Chambre sera alors en mesure de se prononcer en connaissance de cause, sur la question. Voici le texte du bail :

Le présent contrat, fait en double, le dix-neuvième jour d'avril, mil neuf cent quatre, entre Sa Majesté le roi, représenté par son ministre de la Marine et des Pêcheries du Canada, ci-après désigné sous le nom de " ministre ", d'une part ; et Frederick H. Markey, de la ville de Montréal, dans la province de Québec, désigné sous le nom de preneur, d'autre part ;

Fait foi qu'en considération des redevances, accords, stipulations et conditions ci-après réservées et désignées et d'une façon y subordonnée, et que le preneur devra acquitter, observer et exécuter, le ministre, sous l'empire de la loi des pêcheries, donne, par les présentes, à bail et afferme audit preneur le droit d'exercer l'industrie de la pêche avec des rets, réseaux ou avec tous autres engins de pêche autorisés, de prendre et capturer toute espèce de poissons d'eau douce et d'eau salée et toute autre substance alimentaire maritime, dans et sur les eaux du fleuve Nelson et ses tributaires, de la rivière West à son embouchure ; en outre, dans l'estuaire du fleuve Nelson, du cap Tantam à la rivière au Hibou, dans un rayon de trois milles du rivage ; en outre, dans la rivière Hayes et eaux tributaires, dans le district de Keewatin ; ainsi que dans cette partie de la rivière au Pigeon et aux tributaires, dans le district de Keewatin ; et en outre, dans les eaux du Grand Lac des Esclaves, dans le district de Mackenzie.

Toutefois, le bail ci-haut est accordé et accepté, sans préjudice des droits de la Compagnie de la Baie d'Hudson, et en outre, avec l'entente explicite que le droit d'exercer l'industrie de la pêche, pour leur propre usage, et non pas pour les fins du commerce, est par les présentes, réservé aux colons, Esquimaux, sauvages, touristes et employés de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Pour, ledit preneur, posséder et détenir, d'une façon subordonnée aux conditions précitées, pour et durant une période de vingt-un ans, à compter du 1er jour de mai, A.D. 1904, et jusqu'à expiration entière et parfaite de ladite période de temps, cédant et payant de ce chef à Sa Majesté ou à ses successeurs, annuellement durant ladite période le loyer et la somme de dix dollars, payable annuellement et d'avance.

Advenant que ledit preneur se conforme à toutes les conditions et stipulations du présent bail, et établisse, à l'expiration de ladite période de vingt-un ans que lui, ou la compagnie ci-après désignée a dépensé, en explorations, développement, outillement et améliorations du territoire précité loué par le présent, la somme d'au moins cent mille dollars, alors lui-même, ou ladite compagnie aura l'option de renouveler le présent bail, d'une façon subordonnée aux mêmes conditions et stipulations pour une nouvelle période de vingt-un ans.

Le présent bail est fait et passé, d'une façon subordonnée aux dispositions, conditions et stipulations qui suivent :

1. Ledit preneur ou ladite compagnie, dans l'usage ou l'occupation des privilèges de pêcheries loués par le présent, est tenu de se conformer entièrement aux dispositions, prescrip-

tions et exigences des lois des pêcheries actuellement en vigueur ou qui le seront plus tard, et d'obéir à tous les statuts et règlements que l'Exécutif a déjà adoptés ou qu'il pourra établir de temps à autre, à cet égard.

2. Il est interdit audit preneur de transporter son intérêt dans le présent bail, sauf à la "Compagnie de pêche anglo-américaine, à responsabilité limitée," au bénéfice de laquelle il a été émis des lettres patentes par l'Exécutif du Canada, à moins d'obtenir l'autorisation par écrit du ministre ou de toute autre personne autorisée à l'accorder.

3. Ledit preneur ou ladite compagnie n'aura ni droit ni titre à une indemnité quelconque ou à une réduction dans le chiffre de la redevance, en raison de la diminution ou du dépérissement des pêcheries louées par le présent contrat.

4. Ledit preneur ou ladite compagnie est tenu de dresser et de transmettre, annuellement, au ministère de la Marine et des Pêcheries un rapport circonstancié de ses opérations et de son exploitation de chaque branche de la pêcherie accordée par le présent.

5. Ledit preneur ou ladite compagnie, durant les trois années à dater du 1er jour de mai 1904, devra consacrer une somme d'au moins cent mille dollars, par année, à l'exploration du territoire loué par le présent, et durant la période de dix ans à dater du 1er jour de mai prochain, devra consacrer au moins cinquante mille dollars à l'exploration, au développement, à l'outillement et l'amélioration de ladite propriété louée par le présent.

6. Si ledit preneur ou ladite compagnie néglige ou manque de payer la redevance réservée et stipulée par le présent, soit en tout, soit en partie, ou néglige ou manque de remplir aucune des autres conditions, stipulations ou dispositions ci-haut mentionnées ; ou si ledit preneur ou ladite compagnie ne fait pas l'exploitation convenable de ladite pêcherie, en contravention des termes du présent bail et d'une façon préjudiciable à l'intérêt public, alors il sera loisible au ministre de signifier ou faire signifier audit preneur ou à ladite compagnie, l'avis par écrit, portant dans un délai de trois mois, déchéance et résiliation du bail créé par le présent, et ledit bail sera, en conséquence, résilié et révoqué, et Sa Majesté pourra alors reprendre possession de ladite pêcherie et des privilèges créés par le présent traité, sans indemniser ledit preneur ou ladite compagnie des améliorations qu'il ou qu'elle aurait pu effectuer, et Sa Majesté pourra, sans que ledit preneur ou ladite compagnie puisse y faire obstacle, reprendre possession de ladite pêcherie et des privilèges créés par le présent et continuer à en jouir ou à les relouer à d'autres, comme Sa Majesté le jugera bon.

7. Il est interdit audit preneur ou à ladite compagnie de capturer dans les eaux précitées aucun éturgeon pesant moins de douze livres, ni de poisson blanc, ni de truite, ni de barbue pesant moins de deux livres, ni de brochet jaune pesant moins d'une livre et demie.

8. Ledit preneur ou ladite compagnie sera responsable de toute avarie ou perte que Sa Majesté pourra éprouver par suite de tout acte ou négligence dudit preneur ou de ladite compagnie relativement à ladite pêcherie, et sera tenu d'indemniser Sa Majesté de tous frais, pertes et dommages se rattachant à ladite pêcherie.

8. Sa Majesté se réserve le droit d'accorder d'autres baux dans et sur lesdits fleuves et rivières et lac ; mais nul autre bail ne sera accordé pour la pêche dans et sur lesdits fleuves et rivières et tributaires, dans un rayon de dix milles de toute pêcherie ou station de réfrigération érigée par ledit preneur ou ladite compagnie sur ces fleuves et rivières, ou sur ledit lac, dans un rayon de cinquante milles de toute station érigée sur ledit lac.

En foi de quoi le ministre a apposé sa signature et son sceau officiel, et le preneur y a apposé sa signature et sceau.

R. PREFONTAINE.

Signé, scellé et délivré
en présence de
F. GOURDEAU.
FRED. H. MARKEY.
Témoin—R. N. VENNING.

Je consigne ce document au compte rendu des débats, afin qu'il ne puisse surgir de malentendu à cet égard ; vu que le ministre prétend qu'il existe certaines divergences entre le texte du bail dont on m'a communiqué un exemplaire et celui dont je viens de donner lecture.

M. FOWLER : Le ministre nous a dit avec quel soin il a tenu à sauvegarder l'intérêt public, en souscrivant ce bail. Après avoir prêté une oreille attentive à la lecture de ce document, je dois déclarer qu'il n'y figure pas une seule stipulation qui ne tourne au plus grand bénéfice de la compagnie de pêche en question. On ne lui impose pas une seule condition onéreuse. Le ministre affirme que la concession de pareils baux n'a rien d'insolite. Je le mets au défi de nous citer, séance tenante, un seul précédent, une seule concession octroyée par un de ses prédécesseurs, soit sous le régime conservateur, soit sous le régime libéral, et qui cadre parfaitement avec le bail consenti par le ministre en faveur de cette compagnie. A son entrée en charge, dès qu'il eût accepté le portefeuille de la marine, qu'a fait le ministre ? Quel a été son premier acte? Il s'est livré à la piraterie, en dépouillant le ministère des Travaux publics et les autres ministères de leurs pouvoirs et attributions. Et dans quel but ? Tout simplement pour récompenser ses partisans. Les partisans du ministre, à la curée des faveurs, se plaignaient que les places et les deniers publics qu'ils regardent comme leur butin, tardaient à venir, et cette gent famélique attendait avec impatience que la table du festin fût dressée. Alors le ministre lance une circulaire en pleine ville de Montréal : allons ! s'écrie-t-il, vous tous qui avez faim et soif, venez à la curée. Cette circulaire est dans les journaux, elle est lancée au grand jour de la publicité, et aussitôt chacun d'accourir et de s'asseoir à la table du festin. Ce n'est pas l'attitude du ministre de la marine qui m'étonne, mais ce qui me frappe de stupéfaction, c'est que ses collègues autorisent un état de choses aussi scandaleux.

Crédit supplémentaire afférent à l'équipement de nouveaux croiseurs pour le service de la protection des pêcheries, $30,000.

M. TURGEON : M. le Président, il est de mon devoir de relever ici une observation formulée samedi dernier, par le député de

Saint-Jean (M. Daniel) au sujet de l'application des règlements relatifs aux pêcheries dans le comté de Gloucester. En ce qui concerne les règlements mêmes, le ministre de la Marine nous a donné d'amples éclaircissements et je n'ai pas à revenir sur la question, surtout au moment où la session va expirer.

Je tiens, toutefois, à appeler l'attention sur l'observation du député de Saint-Jean, affirmant qu'il y a eu tentative de meurtre de la part de quelques pêcheurs du comté de Gloucester. Après avoir donné lecture d'une déclaration transmise par M. William G. Good, de la paroisse de Bathurst, dans ce sens-là même, le député de Saint-Jean ajoute :

A mon avis, cette question intéresse vivement le ministère de la Marine et des Pêcheries. Je demande donc au ministre ce qu'il entend faire en pareilles circonstances, et si, en présence d'une véritable tentative de meurtre, il prendra l'initiative voulue pour découvrir les coupables et les dénoncer aux tribunaux.

En attendant l'honorable député affirmer qu'il y a eu tentative de meurtre, dont les auteurs seraient des pêcheurs du comté de Gloucester, mes commettants, et sachant que jamais pareil malheur n'est arrivé dans ces parages, il va sans dire que j'ai été frappé de stupéfaction. Bien qu'il se fût écoulé deux ou trois semaines, depuis que cette prétendue tentative de meurtre s'était produite, j'ignorais absolument la chose et les journaux de la localité n'y avaient pas même fait allusion. En outre, si pareil fait se fût produit, les tribunaux correctionnels auraient été saisis du fait; car dans le comté de Gloucester, comme dans tous les autres comtés de la province du Nouveau-Brunswick, il y a des tribunaux de juridiction criminelle. Ce qui a redoublé mon étonnement c'est que cette accusation ait été portée contre les pêcheurs de ces beaux et florissants établissements, Youhall, Salmon Beach, Clifton et Janeville, où les Armstrong, les Scott, les Ellis, les White, les Jenning, les Miller, les Buttimer, les Ronald, vivent tous ensemble dans l'union la plus étroite, et cultivent les relations les plus cordiales, exerçant entre eux une hospitalité proverbiale. Cette population est remarquable par son esprit de travail ; on peut entendre les refrains de ces pêcheurs penchés dès l'aurore sur leurs filets, et au crépuscule, on les retrouve travaillant dans leurs champs, jusqu'à ce que le soleil couchant les invite à réintégrer leurs domiciles. Ils n'ambitionnent qu'une chose, au milieu de leurs ardus travaux ; c'est de maintenir leurs familles dans une aisance convenable et de leur procurer la meilleure instruction que la province puisse leur fournir. Quelques-uns d'entre eux ont déjà reçu et reçoivent encore l'instruction académique dans les meilleures institutions du Canada.

Ils ont donné à leurs familles une excellente éducation domestique et chrétienne. et l'atmosphère qu'on respire dans leurs foyers domestiques est imprégnée des sentiments les plus élevés qu'inspire la citoyenneté britannique. Aussi, lorsque le député de Saint-Jean a fait sa déclaration, non seulement ai-je été frappé de stupéfaction en entendant l'accusation lancée contre mes commettants de cette localité, mais j'ai déploré que mon honorable collègue s'en fût laissé imposer par les racontars venant d'une source aussi peu autorisée que cet individu irresponsable qui a nom William G. Good ; et je remis en main propre, au ministre de la Marine et des Pêcheries, une dépêche affirmant que nullle tentative de meurtre n'a eu lieu le jour désigné, ni aucun autre jour. Ajoutons que William G. Good, saisi, sans doute, de remords, en raison de la conduite qu'il a tenue le dimanche en question, a pu s'imaginer que quelqu'un a fait feu sur lui et s'est livré au désespoir. Le garde-pêche de cette localité m'informe que nul fait semblable ne s'est produit, et Heber Buttimer, l'accusé, m'a transmis hier même la dépêche que voici :

M. O. Turgeon, M.P., Ottawa.

Veuillez opposer la dénégation la plus catégorique possible à la déclaration de M. G. Good attestant que j'ai fait feu sur lui. Obtenez exemplaire de l'affidavit, afin que je puisse exercer les poursuites voulues contre Good.

HEBER BUTTIMER.

Je ne veux pas faire allusion aux troubles qui se sont produits. Le ministre, je le répète, a signalé la chose à la Chambre, mais j'ai cru de mon devoir d'apporter ici même ma dénégation de la déclaration formulée par le député de Saint-Jean.

M. FOWLER : L'honorable député me permettrait-il de l'interrompre un instant ? La dépêche dont il vient de donner lecture de la part de M. Buttimer ne nie pas que ce dernier ait fait feu. M. Buttimer demande à l'honorable député de démentir le fait, mais il ne le nie pas lui-même.

M. TURGEON : M. Buttimer a signé ce télégramme. m'autorisant à faire la dénégation en son nom, et cela doit suffire.

M. FOWLER : Je le répète, la dépêche ne contient pas de dénégation de la part de l'accusé. Il demande à son représentant de faire une dénégation, mais il ne nie pas lui-même le fait. Je puis corroborer le témoignagerendu par l'honorable député en faveur des citoyens de Gloucester. Aussi faut-il dire que, quelquefois, les meilleurs citoyens violent la loi. et ici l'accusé n'a pas contredit l'accusation portant qu'il a violé la loi.

Crédit supplémentaire affecté à un steamer destiné à remplacer le steamer "Acadia" et à un autre, en remplacement du "Petrel" sur les grands lacs, $285,000.

M. FOWLER : Je désire appeler l'attention du ministre sur une affaire intéressant M. Charles S. Horton, du comté de Guysborough. N.-E. Il se plaint que, bien qu'il ait joui d'un permis depuis plus de trente ans,

l'autorisant à employer des rets à trappe, au large de sa propriété, dans la baie de Chedabucto, et que l'année dernière, le permis ait été renouvelé et qu'il ait payé l'honoraire, on lui a, plus tard, enlevé son permis, sous prétexte que M. Hudson, qui est employé dans cette Chambre, a présenté une demande en obtention du même territoire de pêche. Il écrivit au ministre sans en obtenir de réponse ; bien plus, il tendit ses rets à trappe et reçut avis de les enlever. Le ministre a-t-il été informé du fait?

L'honorable M. PREFONTAINE : J'irai aux renseigenemtns.

M. FOWLER : Le ministre, je l'espère, ne se laissera pas dominer par les influences politiques, vu que c'est une question à laquelle la politique doit rester étrangère.

Crédits supplémentaires afférents à l'établissement, l'entretien et l'inspection d'un service de réfrigération pour la bouette destinée aux pêcheries en pleine mer, $25,000.

M. FOWLER : Il serait souhaitable que l'ont fit quelques essais, relativement à l'emploi de wagons de réfrigération, pour le transport du poisson, du littoral vers la province d'Ontario. A mon avis, le gouvernement ferait acte de sagesse, en faisant participer les pêcheurs aux avantages qu'il a accordés aux fabricants de beurre et de fromage.

Arts, agriculture et statistique, statistique générale, $15,000.

L'honorable M. FISHER : Le chef de l'opposition, de concert avec le député de Saint-Jean (M. Daniel), a exprimé l'avis qu'il serait avantageux de recueillir certains renseignements dans l'intervalle qui s'écoule entre la confection des recensements.

Le crédit en question est affecté à la confection de certaines données statistiques sur les recettes publiques et les productions agricoles, renseignements qui ne sont utilisables, aujourd'hui, que lorsque le recensement est terminé. Je n'ai pas encore parfaitement élaboré ce projet, mais avec la coopération du personnel du bureau et à l'aide de correspondances, je serai sans doute en mesure de recueillir des données statistiques utilisables, dans l'intervalle qui s'écoule entre les recensements confectionnés à chaque période décennale.

M. LENNOX : Ce crédit annuel de $15,000 fera-t-il face à tous les frais?

L'honorable M. FISHER : Oui.

M. BLAIN : Le ministre aura-t-il un personnel permanent dans ce but?

L'honorable M. FISHER : J'ai déjà un personnel stable attaché au bureau de la statistique, au ministère. Il faudra sans doute augmenter ce personnel, pour ce travail supplémentaire.

M. BLAIN : S'agit-il du personnel attaché au bureau du recensement?

L'honorable M. FISHER : Les travaux du recensement sont terminés depuis le 1er juillet.

M. BLAIN : Quand l'autre volume sera-t-il publié?

L'honorable M. FISHER : L'un de ces volumes est sous presse, et l'autre est prêt.

M. BLAIN : L'œuvre du recensement sera-t-elle contenue dans les trois volumes? Quand seront-ils livrés à la publicité?

L'honorable M. FISHER : Trois volumes embrasseront toute l'œuvre du recensement. Je ne saurais dire à quelle époque le bureau d'imprimerie nationale terminera ce travail, mais en ce qui concerne mon ministère, les travaux sont terminés, sauf la lecture des épreuves et les corrections.

M. BLAIN : Le recensement a été confectionné en 1901 et nous sommes en 1904, et jusqu'ici il n'a été publié qu'un seul volume. Du train que les choses vont, le dernier volume paraîtra, sans doute, à l'époque du prochain recensement.

L'honorable M. FISHER : Le dernier volume du recensement de 1891 n'a été publié qu'en 1897.

M. FOWLER : Le ministre a-t-il tenté quelques démarches au sujet de l'affaire que je lui ai signalée l'année dernière ?

L'honorable M. FISHER : Oui, j'ai confié à un de mes fonctionnaires la mission de faire enquête à cet égard. Le résultat de cette enquête a confirmé l'œuvre des recenseurs. Les fonctionnaires à qui j'avais confié cette mission ont fait enquête à domicile, dans les différentes paroisses mentionnées par l'honorable député (M. Fowler) et par l'honorable député de Sunbury et Queen (M. Wilmot). Les fonctionnaires n'ont peut-être pas visité chaque maison d'habitation, mais ils ont fait assez de démarches pour pouvoir corroborer les rapports des recenseurs.

M. FOWLER : Il est possible que cela soit exact, mais la chose paraît fort étonnante. Pourquoi ces individus n'ont-ils pas fait connaître aux recenseurs le véritable culte qu'ils professent, surtout lorsque le fonctionnaire qui les a visités à domicile pour une seconde fois, les a questionnés à cet égard ? Il s'est sans doute trompé de maison ?

L'honorable M. FISHER: Les rapports des fonctionnaires s'appuient sur des attestations faites sous la foi du serment. La loi du recensement autorise la nomination d'individus chargés d'obtenir des dépositions sous la foi du serment, et ce pouvoir a été attribué au fonctionnaire en question. Les personnes interrogées ont affirmé, sous la foi du serment, qu'elles sont bien les personnes désignées dans les annexes confonctionnées par les recenseurs qui les ont visitées à domicile en premier lieu, et que les renseignements figurant dans ces annexes sont conformes à leurs propres réponses.

M. FOWLER : Ces personnes ont-elles déclaré, sous la foi du serment, qu'elles avaient donné des renseignements inexacts sur le culte qu'elles professent?

L'honorable M. FISHER : Non, elles ont déclaré que leurs réponses concordent parfaitement avec les rapports. Quand on a demandé à ces individus s'ils étaient baptistes chrétiens libres, quelques-uns ont répondu dans l'affirmative, bien qu'ils eussent donné, en premier lieu, une réponse différente. D'autres se sont déclarés adhérents de cette secte, ajoutant qu'ils sont aujourd'hui adhérents d'une autre secte de baptistes. D'ailleurs, ces détails m'échappent. Je serai bien aise de soumettre ces documents à l'honorable député.

M. FOWLER : Le ministre voudra-t-il bien les déposer sur le bureau ?

L'honorable M. FISHER : J'en ferai le dépôt demain même.

M. BLAIN : Par quelle voie le ministre compte-t-il recueillir les renseignements en question ?

L'honorable M. FISHER : En grande partie, par voie de correspondance. Le recensement contient la base même de ces renseignements. Ainsi, relativement à la statistique industrielle, nous pouvons renseigner les fabricants dont les industries figurent au recensement, sur leur situation à cette époque, et leur demander de remplir une formule indiquant les modifications de cette situation. Quant à l'industrie agricole, il nous faudra obtenir la coopération des fonctionnaires des municipalités ou autres. Il est entendu que d'ordinaire, ces fonctionnaires se prêteront volontiers à nous fournir ces renseignements.

M. BLAIN : Est-ce que le ministre ne pourrait pas obtenir ces renseignements des gouvernements provinciaux ?

L'honorable M. FISHER : Le gouvernement d'Ontario recueille la statistique de la province ; le gouvernement du Manitoba en recueille aussi en partie ; mais il est impossible d'en obtenir des autres gouvernements provinciaux.

M. BLAIN : Il s'agit surtout d'Ontario. Les renseignements recueillis dans la province d'Ontario entre les époques de recensement doivent s'obtenir des fonctionnaires municipaux,

L'honorable M. FISHER : Nous bénficierons de l'œuvre des fonctionnaires municipaux, dans la mesure du possible.

M. SPROULE : Combien d'employés le ministre ajoutera-t-il à son personnel ?

L'honorable M. FISHER : Il m'est impossible d'en préciser le nombre pour le moment.

M. SAM. HUGHES : L'autre jour, en visitant la station agronomique, j'y ai vu un champ où il y a un tel mélange de blé, d'avoine et d'orge qu'il est impossible d'obtenir une gerbe convenable de grain. De crainte que quelques cultivateurs, en venant à la station, ne visitent ce champ, le ministre agirait sagement en faisant couper et brûler ce grain.

L'honorable M. FISHER : Je n'ai pas visité la station agronomique depuis deux semaines. Si pareil champ existe, ce doit être un champ de grain mixte, semé dans un but spécial.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Cette question est tout à fait étrangère au débat. Il s'agit de la confection de données statistiques, et je rappelle au règlement le ministre et le député de Victoria-nord.

Quarantaine—Loi d'hygiène des travaux publics, $3,000.

Quarantaine—Loi d'hygiène et division du service vétérinaire, $50,000.

L'honorable M. FISHER : Ce crédit est en sus de celui de $100,000 voté pour la quarantaine des bestiaux. Comme je l'ai fait observer à la Chambre, les maladies infectieuses se propagent dans les territoires du Nord-Ouest. Je ne tiens pas à trop appuyer sur le fait. Il importe d'extirper le mal. Les chevaux sont aussi atteints de l'infection et il faut déracine le mal, avant qu'il se propage davantage.

Primes au fer et à l'acier ; fonte du plomb contenu dans le minerai de plomb ; et au chanvre de Manille utilisé dans la fabrication de la ficelle d'engerbage ; frais se rattachant à la modification des lois, $6,400.

M. BLAIN : Quant au chanvre de Manille dont on se sert pour la fabrication de la ficelle d'engerbage, l'honorable ministre voudrait-il m'indiquer séparément le montant qu'on a payé pour cet article, au cours de l'an dernier ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je n'ai pas ce renseignement sous la main, mais je m'efforcerai de me le procurer, afin de renseigner, demain, mon honorable ami.

Chemin de fer Transcontinental—Etudes topographiques et autres dépenses, $500,000.

M. SPROULE : Qu'est-ce que le gouvernement a décidé de faire ou qu'a-t-il fait par rapport à ces travaux.

M. EMMERSON : Jusqu'à présent, rien n'a été fait. La question est à l'étude. D'après la loi, il nous faut nommer l'ingénieur en chef et organiser les équipes qui doivent faire ces études. Tant que l'ingénieur en chef n'aura pas été nommé, nous ne pourrons rien faire.

L'honorable M. HAGGART : Avez-vous un ingénieur en chef ?

L'honorable M. EMMERSON : Non.

L'honorable M. HAGGART : Avez-vous nommé des commissaires ?

L'honorable M. EMMERSON : Non.

M. SPROULE : Qui est chargé de ces études à l'est de Winnipeg ?

L'honorable M. FIELDING : Tout ce qui se fait maintenant dans ce genre d'ouvrage est l'œuvre du Grand-Tronc-Pacifique. Il est certain que ce dernier fait exécuter certains travaux, mais le gouvernement ne peut rien faire encore dans ce sens, vu le délai apporté à l'adoption du projet de loi tel que modifié.

M. BLAIN : Combien a-t-on voté, l'an dernier, pour ce genre d'ouvrage ?

L'honorable M. FIELDING : Le même montant.

M. BLAIN : Qu'a-t-on dépensé ?

L'honorable M. EMMERSON : Rien.

M. BOYD : N'y a-t-il pas des équipes d'ingénieurs qui font des études aux environs de North-Bay, du lac Népigon et à l'est de Winnipeg ?

L'honorable M. FIELDING : Ce ne sont pas des équipes envoyées par le gouvernement.

M. BOYD : Pourquoi les directeurs du Grand-Tronc-Pacifique font-ils faire ces travaux sur cette section du chemin projeté, lorsqu'ils n'ont aucunement à s'occuper de cette partie de la ligne ?

L'honorable M. FIELDING : S'ils font ces travaux, c'est pour leur propre compte.

M. BOYD : Et quant aux études qu'ils font faire à l'est de Winnipeg ?

L'honorable M. FIELDING : Cette question a été complètement débattue au cours de la dernière session et de celle qui est sur le point de se terminer. Les directeurs du Grand-Tronc-Pacifique ont fait faire des levés de cette région, mais c'était pour leur propre compte. Si certaines de ces études peuvent servir à la construction du chemin de fer National à travers le continent, nous verrons ce qu'il nous faudra faire en temps opportun, mais, à l'heure qu'il est, le gouvernement n'a pas à s'occuper de tout cela.

M. LENNOX : C'est prendre une attitude étrange. L'an dernier, l'honorable ministre des Finances nous disait qu'il y avait des équipes d'ingénieurs à l'ouvrage, et qu'immédiatement après la session, le gouvernement prendrait les moyens de s'assurer s'il pourrait se servir ou non des études ainsi faites, et s'il ne devrait pas choisir lui-même des ingénieurs chargés d'exécuter ce travail pour son compte. Quelques mois se sont écoulés avant qu'aucune difficulté surgît entre le gouvernement et le Grand Tronc Pacifique. On nous a donné à entendre que le cabinet prendrait immédiatement les moyens de faire exécuter ces travaux. La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, bien qu'elle n'ait rien à faire relativement à cette section du chemin projeté, continue à employer ces ingénieurs, et le gouvernement ne connaît rien de tout cela. On devrait conclure un arrangement définitif. Cet état de choses sera particulièrement désavantageux au gouvernement et au pays et, à mon sens, on ne devrait pas en permettre la continuation.

M. SPROULE : Le gouvernement a-t-il quelque information à nous donner sur ce qui se passe, ou sur ce qu'il a l'intention de faire ? Marche-t-il complètement dans les ténèbres ? Il y a un an et demi, les ministres se montraient tellement pressés qu'il ne pouvaient attendre une minute. Maintenant, on dirait qu'ils sont tombés dans une indifférence complète, qu'ils ne font rien ou que, s'ils exécutent certains travaux, ils ne peuvent renseigner le comité sur la nature de ces ouvrages.

L'honorable M. FIELDING : Je me demande si je puis ajouter quelque chose à la déclaration que j'ai déjà faite. Je ne partage pas l'opinion de mes honorables amis de la gauche, lorsqu'ils disent que le gouvernement se trouvait en état de commencer cet ouvrage. La législation qu'il nous fallait obtenir devait être complétée avant qu'il nous fût possible de faire ces études topographiques. Or, ces jours derniers seulement, le parlement a complété la législation en question. Nous nommerons l'ingénieur en chef et nous mettrons à l'ouvrage des équipes d'ingénieurs. A mon avis, le gouvernement n'a pu, jusqu'à présent, prendre cette décision.

M. FOWLER : Des étrangers se trouvent-ils au nombre de ces ingénieurs ?

L'honorable M. FIELDING : Si des étrangers ont travaillé à ces études, ce n'était pas pour le compte du gouvernement.

M. FOWLER : Ces étrangers travaillent pour la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ?

L'honorable M. FIELDING : Peut-être.

M. FOWLER : Et l'on se propose, ainsi que l'honorable ministre le sait fort bien, de faire payer par le gouvernement le coût de ces études et levés que les employés du Grand Tronc font à l'est de Winnipeg.

L'honorable M. FIELDING : C'est ce que l'honorable député peut dire.

M. FOWLER : Voilà ce qu'on a répété à maintes reprises.

L'honorable M. FIELDING : Pas exactement.

M. FOWLER : L'honorable ministre peut-il nier cela ?

L'honorable M. FIELDING : Oui, dans le sens que vous indiquez. Je déclare qu'il n'y a aucun arrangement de conclu à ce propos, mais que, si on peut en arriver à une entente juste et raisonnable, si ces études se rapportent au tracé du Grand-Tronc-Pacifique, la sagesse nous commandera de nous servir de ces dernières plutôt que d'en faire de

nouvelles. Il n'existe ni marché ni arrangement, à l'heure actuelle. Le gouvernement est parfaitement libre d'accepter ou de refuser ces travaux.

M. FOWLER : Tout cela est parfait. Il est très facile d'en arriver à une entente, lorsque les partis sont d'accord, ainsi qu'il arrive pour le Grand-Tronc-Pacifique et le gouvernement. Il suffit de faire un clin-d'œil et de dire : Nous ne pouvons conclure de marché aujourd'hui, mais tout s'arrangera bien quand le moment propice sera arrivé.

L'honorable FIELDING : Nous ne faisons pas de clin-d'œil.

M. FOWLER : Ces études se poursuivent par le Grand-Tronc-Pacifique sur la division de l'est. Les ingénieurs de cette compagnie s'occupent actuellement de cette besogne. Quant aux études faites avant que le gouvernement eût décidé de construire cette section de l'est, il serait raisonnable de payer ceux qui ont fait ce travail. Mais depuis, pourquoi ces ingénieurs n'ont-ils pas cessé leurs travaux ?

L'honorable M. FIELDING : Je crois que l'honorable député devra demander ce renseignement aux directeurs du Grand-Tronc-Pacifique.

M. FOWLER : Ces derniers continuent et se proposent de continuer cet ouvrage. Ce sont des ingénieurs étrangers au pays qui exécutent ces travaux, et le peuple doit payer pour donner de l'ouvrage à une foule d'ingénieurs américains, alors que nos propres ingénieurs se trouvent sans travail.

L'honorable M. FIELDING : C'est l'honorable député qui dit cela. Ce n'est pas moi qui le dis.

M. FOWLER : Voilà quel sera le résultat de cette politique.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

Le comité reprend sa séance à huit heures.

M. BROCK : On nous a laissé entendre que la Compagnie du Grand-Tronc faisait faire des études et levés pour cette partie du chemin de fer que le gouvernement doit construire et payer. On nous a dit que cette compagnie n'avait aucun contrat en vertu duquel le gouvernement devrait lui rembourser le coût de ces travaux. Je demanderais au gouvernement d'être très prudent en transigeant avec des hommes qui sont prêts à dépenser des centaines de mille de dollars dans une affaire de ce genre, avant d'avoir conclu un traité concernant ces ouvrages. Leurs procédés ne sont pas conformes aux principes des affaires, et il doit y avoir à tout cela un motif caché. Lorsqu'on a parlé pour la première fois de ce projet de chemin de fer, on nous a dit qu'il fallait nous hâter nécessairement et, cependant, depuis deux ans le gouvernement n'a rien fait ; mais aujourd'hui on constate que la Compagnie du Grand Tronc a fait faire des levés et des études topographiques. On ne nous dit pas que ces ingénieurs approchent de Moncton. A mon avis, l'honorable représentant de Cumberland (M. Logan) qui a insisté auprès du gouvernement et auprès du Grand Tronc pour leur faire accepter ce projet de prolongement de cette ligne dans cette direction devrait pouvoir nous expliquer comment il se fait que ce sont les ingénieurs du Grand Tronc et non ceux du gouvernement qui font des études se rapportant à cette ligne. Si ce projet ne réussit pas, ce sera un désastre pour le Canada maintenant, parce que tous les pays du monde sauront que le Canada est dirigé par un gouvernement composé d'incapables.

M. BARKER : Nous pourrions couper court à la discussion, si l'honorable ministre des Finances nous donnait l'assurance que de ce crédit de $500,000 destiné à des études topographiques, pas un dollar ne sera payé au Grand Tronc ou à aucune autre compagnie pour l'ouvrage fait sans l'autorisation du parlement. Si mon honorable ami veut affirmer que cet argent est destiné aux études qui ne sont pas encore faites, l'opposition se déclarera satisfaite. Mais, si le gouvernement veut employer ce crédit que nous votons pour des travaux futurs, à payer le coût de l'ouvrage de même genre que la compagnie du Grand Tronc a déjà exécuté, je veux qu'il soit bien compris que nous discuterons ce point aussi longtemps qu'il nous sera possible de le faire. Ni le Grand Tronc, ni aucune autre compagnie n'a été chargé par le parlement de faire ces études. Si le ministre a l'intention de se servir de ce crédit ou d'une partie de ce crédit pour rémunérer le Grand Tronc de ce qu'il a déjà fait, sous ce rapport, nous devrions le savoir, et il appartient au ministre des Finances de faire une déclaration précise à ce sujet.

L'honorable M. FIELDING : Nous n'avons rien caché, lorsque nous avons traité ce sujet dans le passé, et je ne puis espérer parler plus clairement aujourd'hui. Je ne puis que répéter ce que nous avons dit déjà. D'abord, je ne puis faire à l'honorable député la promesse qu'il exige de moi, car ce serait me mettre en contradiction avec le gouvernement qui a fait connaître, chaque fois que l'occasion s'en est présentée, l'attitude qu'il entend suivre relativement à ce crédit. Nous avons, à maintes reprises, déclaré que, bien qu'il n'y eût entre le Grand Tronc et le gouvernement aucun contrat pour rémunérer cette compagnie des levés topographiques qu'elle avait fait exécuter, cependant, lorsque le temps sera arrivé pour nos ingénieurs de faire des études topographiques, si, déjà, le Grand Tronc a fait des levés d'une portion de la ligne qui peuvent servir au tracé de notre chemin de fer transcontinental, ce serait dépenser inutilement de l'argent que de faire d'autres études, d'au-

tres arpentages. Si nous pouvons acheter une partie des études faites par les ingénieurs du Grand Tronc, si tout cela nous coûte un prix juste et raisonnable, je n'hésite pas à dire que nous devrions payer le coût de ces travaux. Si mon honorable ami me demande de promettre formelllement que, dans aucun cas, nous n'accepterons rien de ce qui a été fait par les ingénieurs du Grand Tronc, sous ce rapport, mais qu'au contraire, nous devrons faire préparer de nouveaux arpentages, je lui répondrai qu'à mon avis, sa proposition n'est pas raisonnable. A tout événement, je ne puis lui faire la promesse qu'il attend de moi.

M. BARKER : Nous savons maintenant ce que veut faire l'honorable ministre des Finances. Il est parfaitement évident qu'on demande ce crédit de $500,000 dans le seul but de rémunérer le Grand Tronc pour les études qu'il a fait faire sans l'autorisation du parlement. L'honorable ministre veut obtenir un crédit pour payer le coût de certaines études topographiques. Pourquoi le gouvernement ne déclare-t-il pas que, s'il constate que les travaux déjà faits au cours des dix-huit ou des vingt-quatre derniers mois, sont utiles, ils s'adressera, à la prochaine session, au parlement pour lui demander la permission de payer le coût de cet ouvrage ? Assurément, on ne viendra pas nous demander d'accorder au ministre des Finances ou au ministre des Chemins de fer, le pouvoir d'acheter ces plans et ces études de la Compagnie du Grand Tronc. Le parlement a son mot à dire sur ce sujet. Nous sommes prêts à accorder au gouvernement toute somme raisonnable, fût-ce même celle de $500,000, lorsque les ministre de la Couronne prennent sur eux la responsabilité de dépenser cet argent pour des études et des arpentages devant servir à la construction de cette grande route transcontinentale ; mais je serais tout à fait surpris si leurs partisans se déclaraient prêts à leur accorder, sans renseignement aucun, le pouvoir d'acheter ces plans que la Compagnie du Grand Tronc a fait préparer dans son propre intérêt, et de payer le coût de ses travaux à même ce crédit. Voilà toute la question. Quand il s'agira de décider si l'on doit payer au Grand Tronc ce que coûte cet ouvrage, le parlement sera prêt à discuter ce point. L'honorable ministre ne peut prétendre, maintenant, que le Grand Tronc va exiger le paiement du coût de ces ouvrages, car il ne sait pas, à l'heure qu'il est, si ces études peuvent être de quelque utilité au pays. Il est tout probable qu'elles ont été faites dans l'intérêt spécial du Grand Tronc, et non pas dans celui du Canada en général. Pourquoi le parlement accorderait-il carte blanche au ministre des Finances ou au ministre des Chemins de fer pour payer à cette compagnie le coût de ces travaux ? Cela ressemble au cas de Mackenzie et Mann relativement au chemin de fer du Yukon. Le parlement a discuté cette question et a voté le crédit demandé. Nous devrions réserver au parlement le droit d'examiner le mérite de ces études faites par les ingénieurs du Grand Tronc, lorsque cette compagnie nous demandera d'en acquitter le coût. De plus, le gouvernement ne devrait pas payer un sou, avant que le parlement ait étudié cette question, décidé que ces études sont profitables au pays et que nous devrons en acquitter le coût. Il est parfaitement évident que l'honorable ministre des Finances a en vue, en demandant ce crédit, d'obtenir du parlement le pouvoir de payer le coût de ces études topographiques sans demander l'approbation du parlement ; il veut faire servir ce crédit qui, si on ne le considère que superficiellement, n'est pas destiné à acquitter le coût de l'ouvrage déjà fait, mais de travaux à venir ; il veut le faire servir à payer au Grand Tronc l'ouvrage qu'il a déjà fait.

Je désire autant que n'importe quel membre de cette Chambre, voir se terminer cette session ; mais s'il est nécessaire de discuter cette question jusqu'à demain soir, je dis que le parlement ne devrait pas hésiter devant cette tâche ; il devrait protester de toutes ses forces contre cette façon d'agir, tout en obligeant les membres de la droite à déclarer, par leur vote, s'ils consentent à ce que ces $500,000 servent aux fins auxquelles l'honorable ministre des Finances les destine.

L'honorable M. FIELDING : Je ne veux pas priver mon honorable ami du glorieux privilège de discuter ce sujet jusqu'à demain matin, s'il le désire. Je me contenterai de dire que nous n'avons fait que répéter les explications données, l'an denier, à propos de ce même item. Mon honorable ami vient, aujourd'hui, pour la première fois, nous demander de présenter un crédit spécial au cas où nous achèterions les plans et les levés topographiques du Grand Tronc. J'ignore quelle attitude la Chambre aurait prise sur l'idée émise par l'honorable député, si celui-ci l'avait exprimée au cours de la dernière session ou au commencement de la session actuelle. Tout ce que je puis dire, c'est qu'à cette phase de la session, je n'ai reçu de la part de mes collègues la mission de m'occuper de cette nouvelle proposition de mon honorable ami. C'est la première fois que cette idée est exprimée devant moi, et cependant, cette question a été discutée à maintes reprises.

M. BARKER : J'ignore de quelle autorité est revêtu l'honorable ministre. Il nous demande la permission de dépenser $500,000 pour des études topographiques qui ne sont pas encore faites ; et il n'y a rien qui démontre que le Gouverneur général, en approuvant ces estimations, ait songé que ce crédit doit servir à payer le coût d'études topographiques déjà faites et non à faire. Ce n'est pas là, en effet, la nature de cet item.

L'honorable M. FIELDING : Si cela n'est pas compris dans ce crédit, cela ne peut se faire.

M. BARKER : A mon avis, nous devrions savoir de l'honorable ministre s'il partage notre opinion sur ce point.

L'honorable M. FIELDING : Je ne la partage pas.

M. BARKER : Je le sais bien. Je sais aussi que mon honorable ami a l'intention d'employer ce crédit à d'autres fins que celles auxquelles il est destiné. Je le répète, il s'agit maintenant d'un crédit pour payer le coût d'études topographiques à faire. L'honorable ministre ne dira pas que cet argent est destiné à d'autres fins. Je dis qu'avant de voter cet item, nous devrions savoir de l'honorable ministre lui-même si ce crédit ne sera appliqué qu'aux fins auxquelles il est destiné apparemment.

M. SPROULE : Qu'entendez-vous en parlant d'autres dépenses ?

L'honorable M. FIELDING : Je veux parler de toutes les dépenses se rapportant à la commission—appointements des commissaires et du personnel du bureau, enfin à tout ce qui peut servir au Grand-Tronc-Pacifique.

M. SPROULE : Dans ce cas, ce crédit servira aussi à payer le traitement des commissaires.

L'honorable M. FIELDING : Si je me rappelle bien, ce cas n'est pas prévu par le statut, et c'est pourquoi ce crédit nous permettra de payer ces traitements.

M. LENNOX : Je regrette beaucoup que l'honorable ministre des Finances ait pris une attitude aussi tranchée que celle qu'il a énoncée. Nous l'avons généralement trouvé très raisonnable, lorsqu'il s'agissait d'accepter les vues de l'opposition, mais, ce soir, il semble avoir modifié sa façon d'agir habituelle. Je puis rappeler qu'il s'agit de voter de nouveau le même crédit ; l'an dernier, l'honorable ministre nous a expliqué en quel état se trouvait la question. Il nous a fait remarquer, alors, qu'il y avait à l'œuvre certains ingénieurs du Grand Tronc ; il a déclaré que si les travaux de ces personnes pouvaient raisonnablement servir lorsqu'il s'agissait de la construction du chemin de fer transcontinental, le gouvernement les achèterait en payant une compensation raisonnable. Si je me rappelle bien, personne n'a combattu cette manière de voir. Mais notre position est bien différente lorsqu'une autre année s'est écoulée et que le même état de choses continue d'exister. Jusqu'à l'année dernière, la Compagnie du Grand Tronc n'agissait ainsi que dans l'espérance de construire elle-même cette section de la ligne transcontinentale. A tout événement, le gouvernement n'avait pas encore déclaré son intention de construire cette voie ferrée de Winnipeg à Moncton. Depuis que la loi relative à ce chemin de fer a été adoptée, l'an dernier, il est devenu notoire que toutes les études topographiques que la compagnie faisait faire s'exécutaient sur cette division de la ligne que le gouvernement s'est engagé à construire. Aujourd'hui, l'honorable ministre des Finances vient nous demander de voter de nouveau ce crédit aux mêmes conditions que l'an dernier, lorsque cet item fut adopté par la Chambre. C'est du moins ce que nous devrons inférer de ce qui se passe, tant que le ministre n'aura pas fourni d'explication. A la dernière session, on a déclaré que le gouvernement se proposait de faire servir ce crédit à l'organisation immédiate d'équipes d'ingénieurs qui devaient se mettre à l'œuvre sans retard aucun, et l'on avait calculé approximativement que le coût de ces ouvrages s'élevait à environ $450,000. C'était là l'opinion exprimée par l'honorable ministre des Finances. Si, l'an dernier, nous avons voté ce crédit en ajoutant foi aux affirmations de mon honorable ami, nous considérons que les circonstances qui se sont développées depuis, n'excusent aucunement les ministres de se servir de cet argent pour payer au Grand Tronc le coût des études topographiques que cette compagnie a pu faire. Je prétends donc qu'on devrait d'abord s'assurer si le montant réclamé par la compagnie pour cet ouvrage est raisonnable, et alors le parlement aura droit de déclarer si le pays doit ou non payer ce montant.

L'honorable M. FIELDING : Il ne faut pas oublier que nous n'avons pas eu jusqu'à présent l'occasion de commencer les préliminaires de la construction de cette voie. A la dernière session, nous avons adopté une loi nous permettant d'atteindre cette fin, et nous espérions qu'à une date très rapprochée nous pourrions commencer cet ouvrage. Mais des difficultés ont surgi, et nous en sommes venus à la conclusion qu'il n'était pas sage de commencer cette entreprise avant de conclure avec le Grand-Tronc-Pacifique une convention qui devait être la base d'un projet de loi. Voilà l'explication de ce détail, et c'est une explication raisonnable. J'admets que les principes généraux qui nous ont fait voter ce crédit, l'an dernier, doivent encore être observés aujourd'hui, mais il ne serait pas raisonnable de dire que, dans aucun cas, on ne devrait payer au Grand Tronc le coût de certaines études topographiques. J'ignore quels sont les travaux de ce genre que la compagnie a fait exécuter ; je ne sais même pas si les ingénieurs dont on a parlé ont fait de l'ouvrage sur cette section particulière de la ligne. Ce que je n'ignore pas, c'est que rien n'avait été fait jusqu'à ces mois derniers. En l'absence d'une loi modifiée que nous considérerions nécessaire pour l'exécution de cette entreprise, la sagesse nous commandait de ne rien faire tant que nous ne saurions pas à quoi nous en tenir. Si après ces difficultés qui ont surgi entre le gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique nous nous étions présentés devant la Chambre pour lui dire que

nous avions dépensé $300,000 ou $400,000 pour faire exécuter ces travaux, si nous n'avions pas rencontré les vues de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et si tout ce projet était tombé à l'eau, les membres de la gauche auraient eu raison de dire que, du moment que nous étions au courant de ces difficultés, le bon sens nous commandait de ne rien dépenser tant qu'une loi parfaite n'aurait pas été adoptée.

M. BARKER : Avant que le gouvernement eût refusé de s'engager à quoique ce soit, nous étions déjà forcés de faire ces études topographiques.

L'honorable M. FIELDING : Nous avons fait adopter une loi avec l'entente que l'argent voté ne serait dépensé que par un conseil de commissaires. Nous n'aurions pas eu d'excuse pour commencer ces travaux avant la nomination de cette commission. Voilà l'explication du délai. L'honorable député d'Hamilton vient de proposer, pour la première fois, que nous devrions soumettre un crédit spécial pour les travaux topographiques exécutés par les ingénieurs du Grand Tronc, afin de nous assurer ce que nous coûte cet ouvrage. Si cette proposition avait été faite plus tôt, je ne suis pas prêt à dire ce que le gouvernement aurait fait, mais je n'ai pas encore eu l'occasion de consulter mes collègues et, en conséquence, je ne puis dire si j'accepte cette idée.

M. SPROULE : Voter un certain montant pour des études topographiques et détourner de ce crédit une somme considérable pour payer les traitements des commissaires, cela me semble très vague.

L'honorable M. FIELDING : Il ne s'agit pas d'une somme considérable.

M. SPROULE : Si vous avez trois commissaires et un personnel de fonctionnaires à payer, il vous faudra une somme assez ronde. Si je ne me trompe, ce crédit sera dépensé par le gouvernement?

L'honorable M. FIELDING : Oui.

M. SPROULE : J'allais dire que le Grand Tronc n'éprouverait pas beaucoup de dommages, vu qu'il a déjà fait exécuter ces travaux, s'il permet au gouvernement de laisser ce compte en suspens jusqu'à la prochaine session.

L'honorable M. FIELDING : Il est fort possible que nous acceptions cette manière de voir.

M. SPROULE : L'une des raisons qui nous ont engagés à voter ce crédit, l'an dernier, c'est que nous voulions voir le gouvernement faire des études préliminaires et explicatives de la région traversée par la ligne transcontinentale. Nous avons dit que nous sommes prêts à vous accorder l'argent qu'il faut pour commencer cette entreprise et pour faire les études topographiques et les arpentages voulus ; mais nous voulons connaître le résultat attendu, avant de nous rendre responsables d'une entreprise dont nous ne prévoyons pas la fin. Nous pensions alors que le gouvernement pourrait immédiatement faire les études en question et qu'à la session suivante, le parlement aurait tous les renseignements voulus, ce qui nous aurait permis, lorsque cette question serait revenue sur le tapis, de la traiter d'une façon intelligente. S'il est à désirer que ces travaux topographiques soient faits pour nous mettre en possession de tous les renseignements voulus, et si cet argent doit être dépensé par le gouvernement lui-même, qui retiendra les services de ces ingénieurs, l'opposition ne soulèvera plus aucune objection, et l'on pourrait garder jusqu'au prochain exercice le montant requis pour payer les commissaires et le Grand Tronc.

L'honorable M. FIELDING : L'argument de mon honorable ami peut avoir beaucoup de force. Il se peut que si le Grand Tronc réclame une compensation pour ces travaux, le gouvernement adopte les vues exprimées par l'honorable député et refuse d'acquitter cette dette, mais je ne puis accepter, ce soir, ce qu'on me suggère à ce propos. Il est possible que le gouvernement dise : "J'aime mieux faire voter un crédit spécial par le parlement," mais, comme c'est la première fois que cette question est soulevée, je ne puis faire aucune affirmation directe.

M. SPROULE : Ne pourriez-vous par laisser cet item en suspens, et, dans l'intervalle, consulter vos collègues ?

L'honorable M. FIELDING : Non, pas à cette phase de la session.

M. BROCK : Le ministre ne constate-t-il pas que si le gouvernement laisse ce crédit en suspens et refuse de le payer, en invoquant comme raison que l'argent n'est pas voté, il se trouvera dans une position plus avantageuse pour traiter avec une compagnie à laquelle il ne faut pas trop se fier, ainsi que l'événement l'a déjà prouvé ? En effet, le Grand Tronc a déjà conclu un traité avec le gouvernement, et il n'a pas tenu ses engagements. Ce n'est pas la faute du gouvernement si cette compagnie se trouve dans la position qu'elle occupe aujourd'ui, car les ministres étaient prêts à lui accorder tout ce qu'elle demanderait. Comme résultat de l'attitude du Grand Tronc, les rôles sont changés maintenant et notre position n'est pas celle de l'an dernier. A la dernière session, nous avons voté un crédit sous l'impression que le contrat était signé et scellé et qu'il ne fallait plus que l'exécuter. La Compagnie du Grand-Tronc manqua à ses engagements ; d'où il faut conclure que si nous votions ce crédit pour lui payer le coût des études en question, elle se servirait de cela pour forcer le gouvernement à se rendre à ses exigences. Elle offrirait des conditions plus raisonnables, si le gouvernement se trouvait en état de lui dire que le crédit nécessaire n'est pas voté. Le gouvernement

se trouverait plus à l'aise, si la compagnie se montrait trop exigeante.

A mon avis, il n'est pas d'absolue nécessité de voter cet item. Il est probable que l'honorable ministre n'en aura pas besoin avant un an. Il y a 18 mois et même deux ans que ce crédit a été demandé pour la première fois, et rien n'a encore été fait. Une autre session peut nous appeler ici bientôt ; entre temps, l'honorable ministre se trouvera plus à l'aise pour conclure un marché avec le Grand Tronc pour le plus grand avantage du pays.

M. BARKER : L'honorable ministre a dit, ce soir, à deux ou trois reprises, que c'était la première fois que cette question était soulevée ici. L'an dernier, mon honorable ami n'a pas laissé entendre, un seul instant, que ce crédit de $500,000 ou qu'une partie de ce montant devait servir à payer au Grand-Tronc le coût du travail accompli par les ingénieurs de cette compagnie. Il est vrai que, lorsqu'on lui a demandé si le Grand-Tronc faisait faire des arpentages, lorsqu'on a voulu savoir de lui qui devait payer le coût de ces travaux, il nous a dit que la compagnie en question avait retenu à cette fin les services de certains ingénieurs civils et que, si le gouvernement trouvait que ces études pouvaient servir au pays, il paierait le coût de ces ouvrages à la compagnie. Mais alors il n'était aucunement question de faire servir à ces fins un crédit de $500,000. Le ministre nous donnait à entendre que nous pourrions être appelés à payer le coût de ces travaux, mais non pas que nous votions ce montant pour acquitter cette dépense. Ce que nous voulons faire, c'est accorder à l'honorable ministre tout l'argent dont le gouvernement pourra avoir besoin pour faire faire ces études, afin de tracer la ligne que suivra cette partie du chemin de fer que le gouvernement s'est engagé à construire. Voilà ce que nous demandons depuis longtemps. Nous croyons que si le gouvernement avait dépensé $500,000 en études topographiques avant de soumettre son projet de loi, celui-ci aurait été bien différent de celui qui nous a été proposé.

Nous nous plaignions de ce que les ministres marchaient à l'aveuglette, de ce qu'ils ne prenaient pas le soin—que des personnes habituées aux affaires auraient pris—de faire des études topographiques avant de s'engager à construire cette partie de cette grande voie à travers le continent. Nous n'avons jamais tenté de nuire aux travaux du gouvernement sur ce point. Bien au contraire : nous avons insisté auprès des ministres pour faire exécuter ces ouvrages. Mais ce n'est plus la même chose, car le ministre des Finances, en nous demandant de voter un crédit semblable, déclare ouvertement que ce qu'il lui faut, c'est le pouvoir de payer au Grand Tronc le coût des études topographiques que cette compagnie a fait faire par ses ingénieurs, non pas dans l'intérêt du pays, mais exclusivement pour son propre avantage. Nous savons tous—personne n'ignore cela—que l'intérêt de la compagnie serait de trouver un tracé bien différent de celui qui serait à l'avantage de ce chemin de fer transcontinental, tracé déjà indiqué dans le projet de loi soumis à la Chambre et qui a été adopté. Un grand nombre de personnes croient que le Grand Tronc a des intérêts bien opposés à ceux que le gouvernement prétend servir par la construction de cette voie ferrée. Le gouvernement veut prolonger cette ligne viâ le lac Abitibi. Le Grand Tronc ne veut pas entendre parler de ce projet : il préfère une ligne dans une direction tout opposée. Cependant, le ministre des Finances veut qu'on l'autorise à distraire de ce montant de $500,000 l'argent qu'il faut pour payer au Grand Tronc le coût de ces études et levés topographiques, sans soumettre cette question au parlement. Nous ne disons pas qu'il serait injuste de payer une certaine somme à cette compagnie, mais nous voulons savoir ce qui en est, avant de payer. Les membres de l'opposition ne sont pas prêts à accorder au gouvernement la permission de payer au Grand Tronc tout ce que ce dernier juge à propos de demander. Nous disons qu'on ne devra payer un sou, avant que ces études et ces arpentages soient déposés sur le bureau de la Chambre, tant qu'on ne nous aura pas fait voir ce que ces ingénieurs ont fait, tant qu'on ne nous aura pas indiqué le montant réclamé par la compagnie et le bénéfice réalisé par celle-ci. Nous ne voulons pas—de bon cœur, à tout événement— laisser tout cela entre les mains du ministre des Finances, d'aucun autre ministre ou de tout le cabinet pris dans son ensemble. Nous affirmons qu'il appartient au parlement de régler cette question. C'est pour cette raison, et non parce que nous sommes opposés à l'attitude prise par le Grand Tronc, que nous disons que le gouvernement devrait se servir de ce crédit destiné à des études topographiques pour cette fin seule ; l'honorable ministre des Finances ne devrait pas pouvoir appliquer ce montant à son bon gré.

L'honorable M. FIELDING : L'honorable député (M. Barker) a fait une supposition qui, si elle se réalisait, lui donnerait raison de parler comme il l'a fait. Mais ce n'est pas ce qui arrive. Il a laissé entendre que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique choisira, d'après les conseils de son ingénieur, un tracé qui ne sera pas à l'avantage du gouvernement——

M. BARKER : Qui ne pourra peut-être pas être à l'avantage du gouvernement.

L'honorable M. FIELDING : Que mon honorable ami me permette de lui dire que le tracé de cette ligne sera fait par les commissaires d'après les avis de l'ingénieur en chef. Ce fonctionnaire n'a pas encore été nommé, mais on peut être convaincu que ce sera un homme éminent dans sa profession. Il conseillera les commissaires, et par leur entremise, le gouvernement sur le

meilleur tracé à suivre. Si ce fonctionnaire nous déclare que les études du Grand Tronc ne nous sont pas utiles, vu l'endroit où nous voulons que ce chemin passe et la façon dont nous prétendons qu'il soit construit, nous ne paierons pas un sou pour ces travaux.

Chemin de fer et Canaux—Imputable sur le revenu—Canal Rideau—Réparations à la digue de l'écluse de Poonamalie, $2,500.

M. HAGGART : Ainsi que l'honorable ministre le sait, il y a un certain nombre de réclamations contre le gouvernement à cause de l'effondrement d'une partie de cette digue. Aura-t-il l'obligeance de nous expliquer s'il a l'intention d'acquitter le montant de ces réclamations, et nous faire connaître ce qu'il entend faire dans cette circonstance ?

L'honorable M. EMMERSON : J'ai consulté au ministère de la Justice pour savoir si nous sommes responsables de cet accident. Si le ministère s'est montré négligent à propos de cet ouvrage, nous sommes certainement responsables ; dans le cas contraire, ces gens-là ne peuvent réclamer de dommages.

M. HAGGART : Dans chaque cas vous leur avez permis de prendre un bref contre le gouvernement ?

L'honorable M. EMMERSON : Oui.

M. HAGGART : Il semblerait, d'après le rapport de l'ingénieur du ministère des Chemins de fer et Canaux, que ces personnnes ont un bon droit d'action. La digue qui s'est effondrée avait été construite il y a environ 77 ans, par les Ingénieurs Royaux ; c'était une digue en bois. On l'avais réparée en 1899 en lui donnant une hauteur plus grande, ce qui eut pour résultat de faire monter l'eau du lac sur la rivière Rideau. C'est alors que l'ingénieur déclara que cette digue ne pouvait servir que deux ou trois ans.

L'honorable M. EMMERSON : Il s'agit de savoir si, au point de vue de la loi, le ministère a apporté tout le soin voulu dans cette affaire.

M. HAGGART : Cette digue a été construite il y a 77 ans à l'embouchure d'un lac qui mesure 20 milles de long et qui a, à certains endroits, quatre ou cinq milles de large. Cette digue n'avait que six pieds de haut.

L'honorable M. EMMERSON : On se demande si le ministère est obligé d'entretenir cette digue à cet endroit.

L'honorable M. HAGGART : La glace l'a emportée, le printemps dernier, et les personnes qui demeurent au bas de cette digue ont éprouvé des dommages pour un montant de plusieurs milliers de dollars. Il est certain que c'est là le résultat de l'effondrement de cette digue. L'honorable ministre a renvoyé cette question au ministère de la Justice à la suite d'un rapport ex parte préparé par le fonctionnaire qui surveillait ce canal, M. Phillips, l'ingénieur surintendant. Dans son rapport à l'ingénieur en chef, il explique toute l'affaire. Il dit que l'ancienne digue en bois avait été construite il y a 77 ans, qu'elle avait été réparée en partie en 1899 et que ces travaux pouvaient la faire durer encore deux ou trois ans. L'an dernier, elle s'est rompue et cet accident a causé des dommages considérables. Le ministère refuse d'indemniser les personnes qui ont souffert des pertes. Mais si je l'ai bien compris, le ministre a permis à ces personnes de prendre un bref contre le gouvernement.

L'honorable M. EMMERSON : Et pour la question de négligence.

M. BLAIN : J'avais compris que l'item relatif au canal des Galops avait été laissé en suspens, afin de permettre à l'honorable ministre de nous fournir certains renseignements.

L'honorable M. EMMERSON : C'est ce qui a été fait, et j'ai fourni à l'honorable député de Grenville (M. Reid) des copies des différentes contrats.

L'honorable M. HAGGART : Hier soir, il fut entendu distinctement que les deux item se rapportant au canal des Galops resteraient en suspens. Je voudrais discuter le contrat relatif à cette entreprise.

L'honorable M. HYMAN : Il fut compris qu'on laisserait un item en suspens mais qu'on pourrait discuter ces deux crédits.

L'honorable M. EMMERSON : Si je ne me trompe, à la suite d'une nouvelle entente, les deux item furent adoptés.

M. BLAIN : Ce n'est pas là mon avis.

L'honorable M. EMMERSON : Quoi qu'il en soit, je n'ai aucune objection à discuter ces crédits.

L'honorable M. HAGGART : Nous pouvons discuter cet item relatif au canal des Galops à propos du crédit actuellement soumis à la Chambre. Je voudrais obtenir des renseignements sur ce sujet. L'honorable ministre aurait-il l'obligeance de nous indiquer le montant dépensé dans cette entreprise, chaque année, depuis 1896 ? Le contrat expirait en 1896 et, en 1897, le gouvernement conclut un nouveau contrat avec les MM. Gilbert, sans spécifier ce que ces derniers auraient à faire.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : On doit comprendre que la discussion se fait à propos d'un item relatif au canal Rideau, item que la Chambre vient d'adopter. Il serait donc nécessaire de soumettre une motion demandant que ce crédit soit étudié de nouveau, car, autrement, on pourrait supposer que cet item est l'objet d'un nouveau débat.

L'honorable M. EMMERSON : Je propose que l'item n° 77 soit délibéré de nouveau.

La motion est adoptée.

L'honorable M. EMMERSON : Il s'agit du crédit relatif aux rapides des Galops.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : Le crédit se rapportant au canal des Galops a été voté et rapport en a été fait à la Chambre. Nous allons maintenant le discuter afin que la résolution soit soumise au comité.

L'honorable M. EMMERSON : Cet item a été adopté. Je suis prêt à fournir à mon honorable ami le renseignement qu'il me demande, mais il lui faudra attendre à demain matin.

L'honorable M. HAGGART : J'ai le contrat ici. Je veux simplement connaître les montants que le gouvernement a payés.

L'honorable M. EMMERSON : A la date du 30 juin 1902, les dépenses totales s'élevaient à $878,441.85.

L'honorable M. HAGGART : Quel est le montant payé depuis 1896, année où le contrat est expiré ?

L'honorable M. EMMERSON : J'ai ces calculs, mais ils s'arrêtent à 1902. En 1903 ou 1904, rien n'a été payé. Le montant total représentant la valeur des travaux exécutés jusqu'à la date du 30 juin 1904, était de $275,323. Le budget principal pour l'exercice 1904-05 contient un crédit de $40,000 et, dans les estimations supplémentaires, on en trouve un autre de $28,000.

L'honorable M. HAGGART : Cela forme un total de $68,000.

L'honorable M. EMMERSON : Oui, pour l'exercice courant.

L'honorable M. HAGGART : On n'a pas payé un sou relativement à ces travaux en 1900 ?

L'honorable M. EMMERSON : Non.

M. BRODER : Je voudrais savoir si le gouvernement a l'intention de prolonger l'écluse de Morrisburg de façon à lui donner 800 pieds de long, ce qui la rendrait semblable à celle d'Iroquois. On prête beaucoup d'intérêt à cette question. Cet ouvrage, croit-on, est nécessaire et serait d'un grand avantage à la navigation. Depuis quelques années, on a demandé instamment au gouvernement de prolonger vers l'est le canal qui donne passage à l'eau qui sort de cette écluse. Je demanderais au ministre s'il se propose de s'occuper de cette affaire ?

L'honorable M. EMMERSON : Ce point particulier n'a pas été signalé à mon attention. On ne m'en a pas représenté la nécessité, mais j'étudierai cette question.

L'honorable M. HAGGART : Vu que nous allons discuter cette affaire demain, je vais poser la question à laquelle je voudrais obtenir une réponse. J'aimerais connaître le montant qu'on a dépensé pour ces travaux aux rapides des Galops, depuis 1896, année où le contrat a pris fin. Un nouveau traité fut conclu en 1897. Il ne spécifie aucun ouvrage que devra exécuter la "Gilbert Bros. Engineering Company" si ce n'est ce qui suit :

Et attendu que Sa Majesté, représentée par le ministre des Chemins de fer et Canaux, désire faire faire une étude satisfaisante du fond dudit chenal, se préparer à enlever tous les matériaux qui pourront se trouver au-dessus de la ligne prévue d'abord dans le contrat et pourvoir à l'exécution de tous ouvrages que pourra réquérir la baisse apparente et constante du niveau de l'eau du fleuve Saint-Laurent dans ledit chenal.

Ces ouvrages ne sont pas du tout mentionnés dans le contrat. Je tiens à savoir quels ouvrages le gouvernement a autorisé la compagnie à faire.

L'honorable M. EMMERSON : Le blayage et le nettoyage du chenal.

M. HAGGART (lisant) :

Et attendu que, par lettre en date du 22 octobre 1892, lesdits E. Gilbert et Fils, ont offert de fournir tout l'outillage nécessaire, etc.

La réparation d'une des allèges vous a coûté $1,000, et——

A condition que le gouvernement paie, pour le service dudit outillage, la somme de $425 par journée de douze heures dès que l'outillage aura été installé conformément aux prescriptions de l'ingénieur en charge.

Cet outillage ne sert qu'à enlever le gravier qui est au-dessus du prisme creusé par M. Gilbert, ouvrage dont ce dernier fut payé en entier.

Et aussi à condition que toute pierre reposant au-dessus de la ligne prévue d'abord dans le contrat soit enlevée par ladite Gilbert Bros. Engineering Company, à responsabilité limitée, et à ses propres frais.

Et aussi à condition que s'il fallait améliorer le chenal davantage en le creusant et en l'élargissant, ladite compagnie exécute le forage, le pétardement et le creusage à raison de $8.40 par verge cube de pierre qu'il faudra nécessairement extraire.

Je voudrais savoir durant combien de jours on s'est servi de ce matériel en payant $425 par jour, depuis 1897, lorsque le nouveau traité a été conclu; j'aimerais savoir aussi quels sont les ordres donnés par l'honorable ministre pour l'enlèvement des obstacles à la navigation et le coût de ces travaux.

L'honorable M. EMMERSON : Je comprends que l'honorable député consent parfaitement à ce que cet item soit discuté maintenant, puis adopté. Afin d'expédier plus rapidement la besogne de la Chambre, je fournirai, demain matin, les détails de toutes ces dépenses.

M. HAGGART : C'est dans le but de faire insérer tout cela dans les " Débats ".

L'honorable M. EMMERSON : Je fournirai tous ces details demain matin, et en y faisant allusion, tout cela se trouvera rapporté aux " Débats ".

M. HAGGART : A quel propos aurons-nous l'occasion de discuter cette question, demain ?

L'honorable M. EMMERSON : Cette occasion vous sera offerte demain matin.

M. HAGGART : Ce sera le premier item ? Très bien alors.

Ministère du Revenu de l'Intérieur—Pour les appointements d'un commis de 2e classe, R. A. Wiallard, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $1,200.

M. HAGGART : Quand M. Wiallard est-il entré dans le service ?

L'honorable M. BRODEUR : Lorsque j'ai été nommé ministre du Revenu de l'intérieur.

M. SPROULE : Je croyais que vous auriez pu vous assurer les services d'un fonctionnaire déjà dans le ministère et lui donner des appointements de $600 en sa qualité de secrétaire particulier.

L'honorable M. BRODEUR : Le secrétaire particulier de mon prédécesseur a quitté le service et j'ai dû le remplacer.

M. SPROULE : Avez-vous un autre secrétaire particulier ?

L'honorable M. BRODEUR : Je n'en ai qu'un qui sache la sténographie et la clavigraphie.

M. SPROULE : Et votre autre secrétaire?

L'honorable M. BRODEUR : Tous deux expédient la besogne du ministère et s'occupent de ma correspondance particulière. Mon second secrétaire est un commis de 2e classe ou de 2e classe cadette.

M. SPROULE : On me dit que certains ministres ont chacun deux secrétaires particuliers. Il n'y a pas bien longtemps, un ministre se contentait d'un seul secrétaire particulier, mais aujourd'hui, à cette époque de développement, on se permet le luxe ou l'extravagance de deux secrétaires. Mes renseignements me portent à croire que ces secrétaires particuliers accomplissent un fort travail de propagande politique.

L'honorable M. BRODEUR : Non pas. Ces personnes ne s'occupent que de ma correspondance particulière.

M. SPROULE : Ne pourriez-vous pas trouver quelqu'un qui réunirait la qualité de sténographe à celle de clavigraphiste ?

L'honorable M. BRODEUR : Il est extrêmement difficile de trouver un sténographe qui puisse écrire dans les deux langues. J'ai passé plusieurs mois sans pouvoir trouver un homme possédant ces capacités, et pendant un certain temps, j'ai dû dépenser de mon propre argent pour faire expédier la besogne.

M. SPROULE : Je comprends comment cela arrrive.

L'honorable M. BRODEUR : J'ai une correspondance très volumineuse en français et en anglais, et il me faut un secrétaire qui connaisse les deux langues.

Sénat—Appointements et dépenses imprévues, $75,576.

M. HAGGART : Tous ces items sont-ils adoptés par le comité d'économie interne de la Chambre ?

L'honorable M. FIELDING: Du Sénat.

M. HAGGART : Vous n'avez aucun contrôle sur tout cela?

L'honorable M. FIELDING : Je ne crois pas. Nous avons la haute-main sur les dépenses, et c'est tout, si je ne me trompe.

Chambre des communes—Appointements, $72,-700.

M. SPROULE : Il y a une augmentation de $1,450 dans ce crédit, et il me semble que, l'an dernier, le même fait s'est produit. Quel est le nombre des fonctionnaires de la Chambre des communes ?

M. l'ORATEUR : Le bureau de l'économie interne, au mois d'octobre 1903, a adopté une résolution à l'effet de mettre les fonctionnaires de la Chambre sur un pied d'égalité avec ceux du service civil.

On a demandé au greffier de la Chambre de préparer un rapport fixant la position et les appointements des fonctionnaires de la Chambre d'une manière permanente. A une réunion de la commission tenue au cours de cette session, le rapport du greffier fut soumis et les appointements des fonctionnaires furent fixés, et pour le présent et pour l'avenir, dans le but d'éviter ces demandes d'augmentation de traitement faites tous les ans par ces fonctionnaires. L'augmentation se fera maintenant d'une manière automatique, ainsi que cela se pratique d'après la loi du service civil.

M. SPROULE : M. l'Orateur aurait-il l'obligeance de nous donner les noms des différents fonctionnaires avec un état indiquant leurs appointements actuels et ceux qu'ils recevaient il y a trois ans ?

M. l'ORATEUR : Je ne puis dire ce qu'étaient ces appointements il y a 3 ans, mais il m'est possible d'indiquer les traitements payés l'an dernier et ceux accordés cette année. Il y a quatre divisions du personnel de la Chambre réparties sous les titres : "Officiers de la Chambre ", " division principale ", " division des lois et de la traduction " et " division des services divers ". Les fonctionnaires de la Chambre sont :

Noms.	Classe.	Appointements, 1903-4.	Appointements proposés pour 1904-5.
Officiers de la Chambre.		$	$
T. B. Flint. M.A., D.C.L., L.L....	Greffier de la Ch...	3,400 00	3,500 00
H. R. Smith ...	Sergent-d'armes..	2,400 00	2,500 00
J. B. R. Laplante.	Gr.-adjoint	2,400 00	2,800 00
H. W. Bowie.....	Adjoint du serg.-d'armes et commis de 2e cl.	1,400 00	1,700 00
Division principale.			
W. C. Bowles.....	Com. en ch.	2,400 00	2,500 00
J. R. E. Chapleau.	" ..	2,400 00	2,500 00
A. G. D. Taylor..	" ..	2,400 00	2,450 00
E. P. Hartney....	" ..	2,200 00	2,350 00
J. Dalton.....	1re classe..	1,800 00	1,850 00
Walter Todd	" ..	1,800 00	1,900 00
L. C. Panet.....	" ..	1,650 00	1,700 00
R. P. King.	" ..	1,600 00	1,700 00
N. Robidoux.....	" ..	1,500 00	1,550 00
J. A. Polkinghorne	" ..	1,700 00	1,750 00
C. F. Colwell.....	" ..	1,500 00	1,700 00
H. P. Macdonell..	2e classe..	1,400 00	1,450 00
L. T. Polette.. ..	" ..	1,100 00	1,100 00
L. Dansereau.....	" ..	1,100 00	1,200 00
J. H. McLeod....	" ..	1,100 00	1,250 00
C. H. Jones	2e cl. cad..	950 00	1,050 00

Division des lois et de la traduction.		
F. A. McCord, greffier des lois.....	$3,200	$3,300
A. H. O'Brien, commis en chef et adjoint du greffier des lois	2,150	2,300
T. G. Coursolles, commis en chef.. . .	2,400	*
A. Fréchette "	1,800	2,200
L. Laframboise, 1re classe..	1,800	2,150
D. L. Desaulniers "	1,800	2,000
E. Quéry, 2e classe	1,400	1,500
E. Perrin "	1,400	1,500
H. H. Loucks "	1,400	1,450
Rémi Tremblay, 2e classe....	1,400	1,500
J. K. Foran "	1,250	1,350
Sylvia Clapin "	1,100	1,200
N. Tessier "		1,200
Division des services divers.		
D. C. Chamberlain, comptable.....	$2,400	$2,450
C. E. Clarke, commis en chef.....	2,150	2,200
D. W. Cameron, 1re classe.....	1,400	1,500
N. Mills "	1,400	1,700
W. Dubé, 2e classe.....	1,150	1,250
L. B. Scott "	1,200	1,250
W. Cairns "	1,100	1,200
F. X. Lemieux "	1,100	1,200
T. S. Howe "	1,100	1,200
J. L. Deacon, 2e classe cadette.....	950	1,050

* Mis à la retraite.

M. MORIN : Je ne puis comprendre pourquoi le gouvernement traite M. Laplante de cette façon. Nous savons tous qu'il est à son poste ici, tous les jours, depuis le commencement jusqu'à la fin de la session. Cependant vous augmentez de $200 à $400 par année les appointements des autres fonctionnaires.

M. l'ORATEUR : L'honorable député m'excusera. Jusqu'à présent le traitement de M. Laplante était de $2,500, tandis que maintenant il sera de $2,800.

M. MORIN : J'ai parlé de cette question, l'an dernier.

Quelques VOIX : C'est pour cela que nous avons agi de cette façon.

M. MORIN : Vous augmentez ses appointements, mais vous lui devez encore plusieurs milliers de dollars. Celui qui remplissait cette fonction avant M. Laplante recevait $2,800 par année et vous n'avez donné que $2,000 à M. Laplante lorsque vous l'avez nommé. Vous ne lui remettez donc qu'une partie de ce que vous lui devez.

M. HAGGART : Le sergent d'armes ne s'est-il pas bien conduit ? Je vois qu'on n'a augmenté que de $50 par année ses appointements, alors que ceux de son assistant sont augmentés de $300. Ce n'est pas bien encourageant pour le sergent.

M. l'ORATEUR : D'après la nouvelle règle, le traitement du sergent d'armes est fixé à $2,500. Il reçoit actuellement $2,450. Cette question est soumise à la commission de l'économie interne, et je suis certain que le sergent d'armes retirera son traitement maximum.

M. SPROULE : Ce que nous désirons obtenir ce sont des renseignements compréhensibles au sujet des augmentations que ces différents fonctionnaires ont reçues depuis quelques années, afin de pouvoir juger si leur traitement a été élevé graduellement, ou d'un seul bond. Il me semble y avoir des écarts considérables entre les divers traitements. Nous devrions savoir ce que chacun reçoit d'appointements et quelle a été l'augmentation dans chaque cas.

M. L'ORATEUR : Je crois que l'augmentation a été d'environ $50 par année. Afin de faire disparaître l'objection faite par l'honorable député, la commission d'économie interne a fait examiner la question très attentivement par le greffier de la Chambre, l'an dernier, et elle a adopté un règlement en vertu duquel ces appointements seront augmentés de $50 par année comme ceux des autres employés civils. La commission a fixé le traitement le plus bas et le traitement le plus élevé attachés à ces emplois, de sorte que chaque fonctionnaire touchera un jour les appointements les plus élevés de sa classe, grâce à cette augmentation annuelle.

M. SPROULE : Alors, comment se fait-il que l'un reçoit $400 d'augmentation et un autre $500, en deux ans, pendant que d'autres ne reçoivent que $50 ou $100 ?

M. L'ORATEUR : Prenons le cas du greffier-adjoint par exemple. Lorsque son prédécesseur, M. Rouleau, fut mis à la retraite, il touchait $2,800. Lorsque le présent titulaire de cet emploi fut choisi, il fut convenu qu'un jour il recevrait le même traitement. Ses appointements furent de $2,000, la pre-

mière année, et ils furent augmentés graduellement, si bien que, l'an dernier, ils atteignirent $2,500. La commission a cru que, rendant au moins d'aussi bons services que son prédécesseur, il devrait recevoir $2,800 et elle lui accorda ce traitement. Son successeur touchera $2,000 en commençant et une augmentation de $50 par année.

M. SPROULE : On devrait nous fournir un relevé indiquant la durée des services et les augmentations reçues depuis trois ans, par exemple.

M. BRODEUR : Pendant les trois années dernières, alors que je remplissais les fonctions d'Orateur, la commission a toujours accordé une augmentation de $50 à ceux qui ne touchaient pas encore le traitement le plus élevé. Dans deux ou trois circonstances, elle a accordé $100 d'augmentation. Lorsque j'ai été choisi comme Orateur, nous dépensions $70,000 pour ces traitements et, lorsque je cessai de remplir ces fonctions, la somme était à peu près la même.

M. SPROULE : Je ne comprends pas que cela soit possible, lorsque l'un reçoit $500 d'augmentation, un autre $100, un troisième $150, celui-ci $200 et celui-là $300. Nous ne connaissons aucunement quelles sont les augmentations de ces traitements et il est impossible d'obtenir des renseignements précis. De temps à autre, nous apprenons par accident que celui-ci reçoit une augmentation de $50, celui-là $200 de plus, et un troisième un supplément de $300, et cela est un indice de favoritisme.

M. SAM. HUGHES : M. l'Orateur veut-il nommer ceux qui reçoivent $300 d'augmentation et ceux qui n'en reçoivent que $250, $200 ou $150 ?

M. L'ORATEUR : Le greffier-adjoint et M. Fréchette, le chef des traducteurs, sont les seuls qui reçoivent une augmentation de $300. M. Fréchette touche aujourd'hui $200 de moins que son prédécesseur.

M. FOWLER : L'augmentation des traitements est-elle générale?

M. l'ORATEUR : Oui.

M. FOWLER : A-t-on fait quelque chose en faveur des sténographes officiels?

M. l'ORATEUR : Pas encore.

M. FOWLER : Se propose-t-on de faire quelque chose?

M. l'ORATEUR : Jusqu'à présent, les sténographes officiels ont relevé du comité des Débats.

M. SAM. HUGHES : Pas pour leurs appointements.

M. l'ORATEUR : Leurs appointements ont été fixés en 1880 par le comité des Débats et n'ont pas varié depuis. Dans le cours de la semaine dernière, le comité a présenté un rapport demandant à la commission de l'économie interne de s'occuper de leur traitement, question qui est de son ressort.

M. SAM. HUGHES : L'honorable gentleman veut-il nommer ceux qui ont reçu une augmentation de $250?

M. l'ORATEUR : M. Laframboise reçoit $250 de plus. Il est traducteur. M. Desaulniers reçoit une augmentation de $200, et M. Bowie, l'adjoint du sergent d'armes, une augmentation de $250. Le sergent d'armes ne reçoit que $50 de moins que le traitement maximum.

L'honorable M. BRODEUR : On peut être sur le bord d'une rivière et mourir de soif.

M. SPROULE : Quelle augmentation a-t-il obtenue depuis trois ans?

M. l'ORATEUR : Une augmentation de $50.

M. SAM. HUGHES : Quel est celui qui touche $150 de plus?

M. l'ORATEUR : M. O'Brien.

M. SAM. HUGHES : Quel est aujourd'hui le chiffre de ses appointements?

M. l'ORATEUR : Il sera de $2,300 pendant le prochain exercice. M. Mills, le directeur de la poste, obtient une augmentation de $200 ; son traitement sera dorénavant de $1,700.

M. SAM. HUGHES : Combien reçoivent ses subordonnés?

M. l'ORATEUR : Ce sont des commis temporaires qui touchent tant par jour, sauf l'adjoint du directeur de la poste.

M. SAM. HUGHES : Comment s'appelle-t-il?

M. l'ORATEUR : M. Lemieux.

M. SAM. HUGHES: Y en a-t-il d'autres qui reçoivent $100 d'augmentation?

M. l'ORATEUR : M. Cairns reçoit $100 ; son traitement sera dorénavant de $1,200 ; M. Cameron reçoit la même augmentation et touchera $1,500. M. Foran et M. Tremblay sont également augmentés. Les appointements du premier seront désormais de $1,350. M. Colwell touchera $150 de plus qu'à présent.

M. SAM. HUGHES : Et il touche?

M. l'ORATEUR : $1,700.

M. SAM. HUGHES : Quels sont les appointements de son aide?

M. l'ORATEUR : Vous parlez de M. Macdonnell. Il reçoit $1,450.

M. SAM. HUGHES : M. Colwell est le chef et M. Macdonnell est sous ses ordres. Ce dernier n'a-t-il pas de plus longs états de service que le premier?

M. l'ORATEUR : Oui ; mais je crois que M. Colwell a été appelé à remplir l'emploi

laissé vacant par la mise à la retraite de M. McGillivray.

M. SAM. HUGHES : M. Macdonnell a-t-il reçu l'augmentation statutaire, cette année?

M. l'ORATEUR : Oui ; tous les fonctionnaires l'ont reçue. L'honorable député s'est montré incrédule lorsque je lui ai dit que le chiffre total des appointements accusait une diminution. En réalité, il y a une diminution de $2,150.

M. SPROULE : Certains crédits sont moins élevés. M. l'Orateur veut-il nous dire le nombre des employés de la Chambre?

M. l'ORATEUR : Il est de 44 d'après la liste que j'ai devant moi.

M. SAM. HUGHES : Sans compter les commis employés temporairement pendant la session?

M. l'ORATEUR : Sans les compter.

M. SAM. HUGHES : Combien y en a-t-il?

M. l'ORATEUR : Trente, y compris les secrétaires des "whips."

M. SPROULE : M. l'Orateur a-t-il épuisé la liste des traitements attachés aux employés de la Chambre des communes?

M. l'ORATEUR : Oui ; pour ce qui a trait aux employés réguliers.

M. SPROULE : Combien y a-t-il d'employés surnuméraires?

M. l'ORATEUR : Ils se divisent en commis employés temporairement pendant la session, en huissiers du contingent administratif, en pages, en femmes de ménage et en domestiques.

M. SPROULE : Combien reçoivent les commis sessionnels ?

M. L'ORATEUR : Ils touchent $3, $3.50 ou $4, selon les fonctions qu'ils remplissent.

M. SPROULE : Sur quelle base fixe-t-on leurs appointements ?

M. L'ORATEUR : Les commis du bureau de poste reçoivent $4. Les dactylographes et sténographes touchent aussi $4. Ceux qui ne sont que dactylographes ne reçoivent que $3.50. Les copistes ont $3.

M. SPROULE : Quel est le nombre des huissiers du contingent administratif employés pendant la session ?

M. l'ORATEUR : Cinquante.

M. SPROULE : Et celui des pages ?

M. l'ORATEUR : Seize.

M. SPROULE : Combien revoivent-ils ?

M. l'ORATEUR : Les pages recevaient $1.50 par jour, mais ils touchent $1.75 pendant la présente session.

M. CLANCY : A-t-on augmenté les gages des femmes de ménage ?

M. l'ORATEUR : Pas encore.

M. CLANCY : Je m'imagine que ces femmes sont dans la gêne. Plusieurs d'entre elles sont veuves, probablement, et ont une famille sur les bras. Pourquoi leur refuse-t-on une augmentation comme aux autres ?

M. l'ORATEUR : La solution de cette question présentait une difficulté. Mais, je dois dire que je suis d'accord avec l'honorable député (M. Clancy). Il suppose à bon droit que ces femmes sont veuves. Pour ma part, j'ai pris pour règle invariable de ne recommander que des veuves. Dans les ministères, quelques femmes de ménage reçoivent 75 cts par jour et d'autres, 50 cts seulement. Le ministre des Finances a eu à étudier cette question et je crois qu'il a décidé d'accorder 75 cts par jour aux femmes de ménage dans tous les ministères. Dans ce cas-là, les femmes de peine de la Chambre des Communes recevront une augmentation semblable.

M. SAM. HUGHES : M. l'Orateur a-t-il un état du travail accompli par les commis sessionnels ? J'ai entendu dire qu'ils ont des loisirs.

M. l'ORATEUR : Je n'ai pas de données à ce sujet.

M. SAM. HUGHES : Je suis d'avis qu'on devrait mettre un de ces commis à la disposition du chef de l'opposition pendant la session. Je demanderais à M. l'Orateur d'y voir à la prochaine session, mais j'ai confiance que d'ici là le leader de la gauche sera devenu premier ministre. J'ose promettre en son nom qu'il donnera au futur chef de l'opposition l'usage d'une pièce de plus et les services d'un commis sessionnel.

M. SPROULE : Quels sont les appointements des huissiers du contingent administratif.

M. l'ORATEUR : $2.75 par jour. Ils recevaient $2.50 avant cette année, mais nous leur avons accordé $2.75 par jour. De plus, il y a deux gardiens de nuit employés toute l'année durant. Leur salaire est de $700. Il y a aussi six ou sept domestiques dont les gages sont de $2 et $2.50. Je crois que l'un d'eux touche $2.75. Ils ont obtenu la même augmentation que les commis surnuméraires.

M. SPROULE : Il me semble qu'il n'y a que les pauvres femmes de ménage dont on n'a pas eu pitié.

M. l'ORATEUR : Non ; elles reçoivent une augmentation comme les autres employés.

M. MORIN : J'espère que le ministre des Finances s'occupera de leur sort.

L'honorable M. FIELDING : Bien que mon budget ne soit pas actuellement [illegible] tude, je ferai dès maintenant certaines déclarations. Par un étrange concours de circonstances que je ne puis comprendre, les femmes de ménage sont sous les ordres du ministre des Finances.

Lors de mon entrée au ministère, je constatai que les unes recevaient 75 cts par jour et les autres 50 cts. Il paraît qu'il y a quelques années, il fut convenu que les gages seraient diminués à 50 cts ; cependant les femmes de peine qui recevaient 75 cts continuèrent à toucher les mêmes gages, mais on devait ne donner que 50 cts à celles qu'on emploierait dorénavant. Il s'ensuit qu'aujourd'hui, bon nombre de femmes de ménage reçoivent 75 cts tandis que d'autres, en nombre à peu près égal, ne reçoivent que 50 cts pour le même travail. Comme l'augmentation des salaires a été générale, j'ai résolu de demander à la Chambre un crédit qui me permettra d'accorder 75 cts par jour à toutes les femmes de ménage.

M. MORIN : Voilà qui est bien.

M. BRODER : L'augmentation sera-t-elle accordée cette session-ci ?

L'honorable M. FIELDING : Cette décision ne concerne pas les femmes de ménage de la Chambre des communes. Mais, je ne doute pas que la commission de l'économie interne s'occupera de leur sort. Toutefois, le crédit dont je parle n'est pas destiné aux serviteurs de la Chambre des communes.

M. SPROULE : Je n'ai pas encore appris quel est exactement le nombre des employés des divers services de la Chambre des communes. Le ministre veut-il nous dire s'ils sont plus nombreux qu'il y a trois ou quatre ans et de combien leur nombre a été augmenté ?

M. l'ORATEUR : Je puis fournir certains détails. Je n'ai pas fait le relevé, mais je puis dire qu'en somme il n'y a eu qu'une légère augmentation du nombre des employés des différents services. Je citerai quelques chiffres :

Année.	Huissiers.	Domestiques.	Pages.
1892	45	4	19
1895	47	4	18
1896	46	4	17
1900	52	6	15
1901	50	6	15
1902	49	7	17
1903	50	7	16
1904	56	7	17

M. SPROULE : Dans certains services l'augmentation a été de 50 pour cent depuis deux ans.

M. l'ORATEUR : Non ; il y a eu une diminution réelle dans certains départements. Ainsi, il y avait 19 pages en 1892 et 17 seulement, en 1904. En 1892, il y avait 4 domestiques et, en 1904, il y en a 6.

M. LENNOX : J'ignore si l'occasion est bien choisie, mais je voudrais parler des messagers de la bibliothèque.

M. l'ORATEUR : Ils ne sont pas sous le contrôle de l'Orateur.

M. SPROULE : Il me semble qu'un comité nommé par la commission de l'économie interne a prescrit un rapport sur la question des appointements l'an dernier ou l'année précédente. J'ai compris que M. l'Orateur a dit que cette question a été mise à l'étude, que les appointements ont été fixés de nouveau et que dorénavant les employés recevront une augmentation régulière jusqu'à ce qu'ils touchent le traitement le plus élevé. De qui se composait ce comité ?

M. l'ORATEUR (lisant) :

A une réunion de la commission de l'économie interne, tenue le 28 avril 1904 :

Etaient présents : M. l'Orateur, sir Richard Cartwright, M. Fielding et M. Sutherland.

Les résolutions suivantes furent adoptées à l'unanimité :

1. Résolu, que les traitements des employés de la Chambre des communes soient augmentés, en ce qui a trait au maximum et au minimum, conformément aux dispositions de la loi modifiant l'Acte du service civil qui vient d'être adoptée. Afin de donner effet à la présente résolution, M. l'Orateur préparera, de concert avec le greffier de la Chambre des communes, des règlements et tableaux définissant :

(a) Les diverses branches du service.

(b) Le rang, le salaire actuel, le salaire sous la loi nouvelle, le rang des futurs titulaires et leurs salaires, maximum et minimum.

Que lesdits règlements et tableaux soient soumis dans le plus bref délai à l'approbation de la commission et soient déposés sur le bureau de la Chambre des communes à la prochaine session avec un rapport de la commission pour le tout être ratifié par la Chambre.

Suit la liste des fonctionnaires, un relevé de leurs appointements actuels et de ceux de leurs successeurs, le maximum et le minimum étant mentionnés dans chaque cas, ainsi que la nature de leurs attributions.

M. CLANCY : Je reviens sur le sujet des augmentations statutaires refusées. J'ai étudié le cas du sergent d'armes. Je constate qu'il touchait $2,400, en 1897, et qu'il n'a reçu une augmentation que cette année. Vous dites que le maximum est de $2,500, par année.

S'il avait reçu les augmentations statutaires auxquelles il avait droit, il aurait atteint le maximum en 1899. On verra qu'il y a quelque distinction entre les augmentations données aux uns et celles qui sont données au sergent-d'armes. Peut-être serez-vous en état d'expliquer pourquoi il en est ainsi. J'ai compris que l'honorable ministre disait que le greffier-adjoint avait reçu un supplément, partie en raison de ce qu'il n'avait reçu aucune augmentation statutaire, et partie parce que son prédécesseur avait reçu $2,800 par année, et qu'on pensait que les services qu'il rendait à présent

étaient aussi efficaces que ceux rendus par M. Rouleau. Cela n'est peut-être pas absolument déraisonnable, mais ce qui paraît étrange, c'est que les employés de la Chambre ne sont pas traités suivant une règle uniforme, au moyen de laquelle tous ont justice égale. Voici le sergent-d'armes ; il avait le droit d'atteindre le maximum en 1899, et reçoit maintenant $50 d'augmentation. Je fais allusion à l'injustice commise envers le service civil. Les honorables députés de la droite ont réclamé, dans chaque maison d'école au Canada, au moins dans Ontario, contre les sommes payées pour le service civil. Je ne suis pas ici pour plaider la cause des employés publics. Je pense d'abord que nous devons avoir un bon service, et pour avoir un bon service il faut le rétribuer raisonnablement. Je pense que, dans le service civil, il se trouve bien des gens qui ne devraient pas y être, mais un fonctionnaire utile doit être raisonnablement rétribué. Si nous avons un bon service nous devrons le payer et nous ne pouvons pas, prendre une autre attitude. Les honorables députés montèrent au pouvoir, et faibles à la tête des affaires comme ils l'avaient été dans l'opposition, ils se trouvèrent en face de dépenses qu'ils avaient critiquées dans le pays. Ils ont retenu les augmentations statutaires, et maintenant ils décident de faire une restitution partielle. Cela ne fait pas honneur au gouvernement. C'est la preuve d'une déplorable faiblesse que d'avoir pris d'abord la ligne de conduite qu'ils ont adoptée dans le pays. Je crois que sous notre régime il est difficile de ne pas faire des nominations qui ne devraient pas être faites. Je ne sais pas si nous arriverons jamais à une époque où nous pourrons profiter suffisamment de l'expérience, et où un gouvernement aura le courage de faire ce qu'il doit en pareille accurrence, mais les honorables députés de la droite ne se contentèrent pas de faire des nominations qui n'auraient pas dû se faire, mais ils proclamèrent dans le pays, que les employés se rendaient à leurs bureaux de neuf ou dix heures, le matin, et qu'ils les fermaient à cinq heures de l'après-midi, et qu'ils avaient d'énormes appointements. Je répète que je ne suis pas ici pour plaider la cause du service civil, cela ne me regarde pas, mais il est de mon devoir, comme du devoir de tout le monde, d'exposer la vérité. Cependant il ne me paraît pas qu'il y ait eu une inconséquence extraordinaire dans la manière dont on a traité les membres du service civil, quant aux augmentations statutaires. Je ne prétends pas que les employés sont trop ou trop peu rétribués. Cette question est complètement étrangère à ce que j'ai à dire, et je crois que l'on devrait avoir quelques explications de ces inconséquences. Je crois que, sans égard au parti qui est au pouvoir, nous devrions oublier quelles étaient les tendances des employés dans le passé. J'espère que tout employé public est fidèle à son chef et à ses supérieurs, et je crois que le meilleur moyen de s'assurer des employés loyaux est d'exiger que les supérieurs traitent équitablement ceux qui sont dans leur service. Je parle maintenant du sergent-d'armes. Je ne dis pas qu'il a été payé trop ou trop peu, mais je ne comprends pas en vertu de quels principes on a fixé le chiffre de ses appointements.

M. L'ORATEUR : Les remarques de l'honorable député ont un caractère général. Il parle d'inconséquences généralement, tandis que la seule inconséquence qu'il ait mentionnée a trait au sergent-d'armes.

M. CLANCY : J'ai pris ce cas-là, simplement pour épargner du temps.

M. L'ORATEUR: L'honorable député base son argumentation sur cela , mais quand je lui aurai expliqué le cas du sergent-d'armes, il conviendra, je crois, qu'il n'y a aucune inconséquence. La dernière classification des fonctionnaires de la Chambre a eu lieu en 1885. A cette époque, le salaire du sergent-d'armes fut fixé à $2,400. Le gouvernement actuel a cru que ce salaire devait être porté à $2,500.

M. FOWLER : Quand ?

M. L'ORATEUR : Cela s'est fait en vertu de la résolution que je viens de lire. L'honorable député se rappellera que, en outre de son salaire, le sergent d'armes a ses appointements dans la Chambre des communes. Il est pourvu de son logement et cela comprend l'éclairage, le chauffage, et un ou deux domestiques qui sont payés par la Chambre.

M. CLANCY : Est-ce qu'il n'y en a pas d'autres dans le même cas.

M. l'ORATEUR : Il y a le gardien de l'édifice. Ces chambres et les avantages y attachés valent, j'en suis certain, $400 ou $500, de sorte que son salaire équivaudrait à $3,000, en faisant une estimation modérée.

M. SPROULE : Le but qu'on se propose est de savoir s'il y a eu beaucoup d'augmentations dans les dépenses des années dernières, et s'il en est ainsi, jusqu'à quel point. J'ai compris que M. l'Orateur disait qu'il n'y avait pas eu beaucoup d'augmentations. J'ai le budget de 1900.

M. l'ORATEUR : L'honorable député ne doit pas dénaturer mes paroles. Je comparais l'état de 1903-4 à celui de 1904-5, et je disais qu'il n'y avait eu qu'une augmentation de $2,150. Je ne prétendais pas remonter aux dernières années parce que je n'ai pas les chiffres.

M. SPROULE : J'ai demandé les chiffres pour trois années en arrière. Prenons 1900, et comparons quelques-uns des item—dépenses des comités, des commis de la session et des commis surnuméraires ; en 1901, $21,000, l'an dernier, $41,000 ; soit une augmentation de près de 100 pour 100, en peu d'années.

M. l'ORATEUR : Oui ; mais vous avez eu une session de huit mois l'an dernier.

M. SPROULE : Une session de huit mois l'an dernier, mais les comptes de l'année dernière étaient pour l'année précédente. Il me paraît que c'est une grande augmentation, et qu'il n'y a rien dans la situation qui justifie cette extravagance, qui ne saurait être expliquée par un surcroit de travail. Prenons ensuite l'item suivant—dépenses éventuelles, y compris $300 pour le secrétaire du chef de l'opposition, 1901, $19,700 ; l'an dernier, $26,403 ; soit une augmentation de $7,000. Est-ce une preuve d'économie ? Le budget des dépenses du sergent d'armes, tel qu'approuvé, était alors de $34,367, et il a été l'an dernier, de $61,508 ou près du double. Il n'y a pas d'économie en cela ; c'est un cas d'extravagance.

M. l'ORATEUR: Mon honorable ami n'est pas franc en insinuant qu'il y a eu extravagance. Nous pourvoyons généralement aux dépenses d'une session de 100 jours, mais l'année dernière, il y a eu une session d'environ 240 jours, et dans le montant supplémentaire doivent s'inclure les employés payés à la journée. Si l'honorable député prend les salaires des employés réguliers il trouvera qu'il y a peu de différence.

M. SPROULE : J'ai beaucoup de difficulté à me procurer le chiffre de ces salaires, et je dois, à cause de cela, m'en rapporter au budget. Il y a une tendance à ne pas donner ces renseignements, ou à tout événement, on ne prend aucune peine pour les donner.

M. l'ORATEUR : En 1899-1900, les salaires des employés réguliers étaient de $70,000 ; en 1900-1901, de $69,850 ; en 1903-04, de $71,250, et en 1904-05, ils seront de $72,700.

M. SPROULE: Les crédits du budget supplémentaire ne sont pas compris dans ces calculs.

M. l'ORATEUR : Dans le budget ordinaire, il y a une augmentation de $2,450 ; dans le budget supplémentaire il y a une diminution de $2,150 ; de sorte que le résultat net serait une augmentation de $300 seulement.

Dépenses éventuelles, y compris $600 à un secrétaire du chef de l'opposition, $25,500.

M. SAM. HUGHES : M. Blount n'a-t-il reçu que $600 ?

L'honorable M. FIELDING : C'est cent pour cent de plus que ne recevait autrefois le secrétaire du chef de l'opposition.

M. l'ORATEUR : C'est $150 de plus qu'il n'est alloué à l'Orateur pour son secrétaire.

M. SAM. HUGHES : Nous sommes dans une ère de prospérité, et vous avez augmenté les salaires partout, et le salaire de M. Blount devrait être doublé aussi bien que les autres. Si le gouvernement donne au chef de l'opposition un secrétaire en plus maintenant, quand le premier ministre prendra son siège dans les rangs de l'opposition, après les prochaines élections, nous prendrons soin de lui.

Prévisions du sergent d'armes telles qu'approuvées, $41,392.

M. BLAIN : Les honorables députés de la droite ont fait des comparaisons, et je rafraîchirai leur mémoire avec des comparaisons, moi aussi.

M. l'ORATEUR : Je n'ai fait aucune comparaison. On me demande le nombre d'employés à diverses périodes, et j'ai simplement fourni les renseignements.

M. BLAIN : Quand a été mentionné le salaire du secrétaire du chef de l'opposition, le ministre des Finances a dit qu'il était le double de ce qu'il était auparavant.

L'honorable M. FIELDING: Exactement; parce que l'honorable député a fait remarquer que ce n'était pas assez. J'ai dit que c'était cent pour cent de plus que ce qu'on accordait en premier lieu.

M. BLAIN : Le ministre des Finances avait parfaitement raison. L'Orateur a dit que c'était $150 de plus qu'il n'est alloué à son secrétaire particulier. Alors, en suivant ces comparaisons, je trouve que dans l'année 1891, quand le parti conservateur était au pouvoir, M. Ouimet, étant Orateur, le montant dépensé pour les appartements de l'Orateur, l'ameublement, etc., a été de $1,175.62 ; en 1892, alors que M. White était Orateur, le montant fut de $589.51 ; en 1893, de $1,928.50 ; en 1894, de $1,119 ; en 1895, de $1,246.02 ; en 1896, de $1,514.41 ; soit une moyenne, durant ces six années d'administration conservatrice, de $1,262.41. Alors vint au pouvoir une nouvelle administration, grâce à toutes ses promesses d'économie. Elle commença à remplir ses fonctions en 1896-97 avec M. Edgar, comme Orateur. Pour les mêmes fins, elle dépensa $2,386.19 ; en 1898, $2,579.91 ; en 1899, $1,819.03 ; en 1900, $900.47.

M. SAM. HUGHES : Qui était l'orateur alors ?

M. BLAIN : M. Bain. La moyenne des dépenses des cinq années fut de $1,537.12. Et maintenant le vent de la prospérité a soufflé. En 1901 et 1902, la dépense s'est élevée à $8,776.19, soit une moyenne, pour ces deux années, de $4,388.09. En d'autres termes, nous avons eu, de 1891 à 1896, sous les conservateurs, une moyenne annuelle de $1,262.21 ; de 1896 à 1900, une moyenne de $1,537.12 et en 1901 et 1902, une moyenne de $4,388.09. On nous fournira, j'en suis sûr, une explication au sujet de cette dépense qui prouve que le présent gouvernement gaspille davantage d'année en année. J'ai cru qu'il était à propos d'établir cette comparaison au moment où il est question d'économie.

M. l'ORATEUR : Il est certain que pendant quelques exercices, les dépenses ont

augmenté ; mais je déclare que cette année au moins trente pupitres ont été achetés pour les députés de la droite ou de la gauche indistinctement. L'honorable député ne devrait pas perdre de vue que certaines dépenses sont censées avoir été faites pour l'appartement de l'Orateur, tandis qu'elles ont été faites dans l'intérêt de la Chambre en général.

M. BLAIN : Je vous demande pardon. Quant à moi, je n'ai pas demandé de pupitre à l'Orateur, et je n'en ai pas reçu non plus.

M. l'ORATEUR : Je n'ai pas nommé l'honorable député et je ne me propose pas non plus de nommer personne. Mais je dois dire que des députés, qui se contentaient autrefois d'une table ordinaire valant de deux à trois dollars, ont exigé cette année, un pupitre valant trente, quarante ou cinquante dollars.

M. BARKER : M. l'Orateur, prétend-il que le prix de ces pupitres est inscrit sur le compte des dépenses faites pour son appartement.

M. l'ORATEUR : Non, mais il fait partie du total des dépenses dont parle le représentant de Peel.

M. BLAIN : Non, selon moi, les pupitres fournis aux membres de la Chambre et placés dans différentes pièces de l'édifice ne sont pas compris dans ce total.

M. l'ORATEUR : Il n'est pas possible, selon moi, d'établir un compte séparé des dépenses faites pour l'appartement de l'Orateur. C'est pour cela que je crois que le chiffre des dépenses que cite mon honorable ami comprend le prix des pupitres, tables, chaises, sofas, etc., fournis aux députés.

M. BLAIN : Je suis certain que mon honorable ami se trompe. Il ne viendra pas prétendre qu'on impute sur le compte des dépenses faites pour l'appartement de l'Orateur les folles dépenses auxquelles il se livre afin de fournir des pupitres aux députés.

M. l'ORATEUR : Tous ces achats sont faits par le sergent-d'armes.

M. SAM. HUGHES : Ils sont classés.

M. l'ORATEUR : Non ; ils ne le sont pas.

M. SPROULE : Depuis combien de temps le sergent d'armes achète-t-il tous ces articles ?

M. l'ORATEUR : Si je me rappelle bien, il les a toujours achetés.

M. SPROULE : Jusqu'à quelle époque mon honorable ami remonte-t-il ?

M. l'ORATEUR : Je parle des vingt dernières années.

M. SPROULE : Je sais pertinemment qu'ils ne sont pas achetés par le sergent d'armes, car, l'an dernier, on m'a dit que le sergent d'armes n'était pas autorisé à les acheter et que l'Orateur devait faire ces achats. En entrant dans les pièces réservées aux députés ministériels, je constatai qu'elles étaient garnies avec luxe, tandis que les chambres destinées aux membres de l'opposition l'étaient pauvrement. Je puis dire que le mobilier, cette année, est plus complet que les années précédentes et qu'on s'est montré impartial. A cet égard, le président de la Chambre mérite les plus grands éloges. Selon moi, il fait ce que ses prédécesseurs auraient dû faire : il laisse au sergent d'armes le soin de meubler l'édifice. Si cela avait été la règle autrefois, les comptes publics nous révèleraient aujourd'ui une situation bien différente.

M. BARKER : Si je comprends bien, au dire de l'Orateur, on ne tient pas compte séparément de ses achats et de ceux du sergent d'armes.

M. l'ORATEUR : En vertu de l'article 107 du règlement de la Chambre, le sergent-d'armes est le conservateur et le gardien de tout ce que l'édifice renferme. Il est responsable des achats et de la garde des objets achetés non seulement pour l'appartement de l'Orateur, mais pour tout l'édifice—les bureaux des fonctionnaires, les chambres des députés, les cabinets des ministres, toutes les pièces, enfin.

M. BARKER : Je crains bien que M. l'Orateur soit mal renseigné, attendu que ceux d'entre nous qui ont feuilleté les rapports de l'auditeur général savent que les choses se passent différemment. Dans le dernier rapport, nous constatons qu'il s'est élevé un différend à ce sujet et que la commission de l'économie interne a résolu, il y a quelque temps, en 1902, que le sergent-d'armes n'achèterait plus les meubles destinés à l'appartement de l'Orateur.

M. l'ORATEUR : Mon honorable ami fait complètement erreur.

M. BARKER : Je dirai ce que j'en pense et mon honorable ami pourra en faire autant. D'après ce que je lis dans le rapport de l'auditeur général, on a prétendu que le sergent-d'armes avait ce droit en sa qualité de gardien. Une correspondance fut échangée à ce sujet avec le greffier de la Chambre ; elle se trouve dans le rapport. Le greffier apprit au sergent-d'armes que la commission de l'économie interne avait résolu de lui enlever le soin de faire les achats et d'approuver les factures et de ne lui laisser que les attributions que lui confère la loi, à savoir, la garde des objets après qu'ils ont été achetés. Telle est la décision qui a été prise, au dire du rapport. La présente inscription de $60,000 se rapporte à trois branches du service ; celle que mentionnait le représentant de Peel n'avait trait qu'à une seule : le mobilier de l'appartement de l'Orateur. Si mon honorable ami veut examiner ces factures, il s'apercevra que les inscriptions se rappor-

tent exclusivement à des articles destinés à garnir cet appartement.

M. l'ORATEUR : C'est absolument impossible.

M. BARKER : Dites que c'est impossible tant que vous voudrez ; c'est vrai, néanmoins.

M. l'ORATEUR : Non. Parmi les articles qu'on achète pour la Chambre des communes, il y a des essuie-mains, du savon, des éponges, des brosses, etc., qui sont distribués dans tout l'édifice. Le prix en est imputé sur le compte du département du sergent-d'armes et non sur celui du département de l'Orateur.

M. BARKER : Le sergent-d'armes est à la tête de trois départements distincts.

M. l'ORATEUR : Il n'en est rien. J'en sais quelque chose.

M. BARKER : Je parle en connaissance de cause et ma certitude est aussi complète que celle de M. l'Orateur. On a tenu un compte séparé de ces achats et cela apparaît au rapport de l'auditeur général.

M. l'ORATEUR : Pour quelques achats seulement.

M. BARKER : Ceux que mentionnait le représentant de Peel. J'ai examiné les factures et les articles sont mentionnés ainsi que je l'ai dit dans le rapport de l'auditeur général pour l'exercice 1901-1902.

M. l'ORATEUR : L'honorable député veut-il me citer la page ?

M. BARKER : En ouvrant le rapport de l'auditeur général pour l'exercice terminé le 30 juin 1901, premier volume, pages O—23 et 24, mon honorable ami trouvera la somme de $1,928.51, représentant les dépenses faites pour meubler l'appartement de l'Orateur. Il trouvera des inscriptions distinctes pour les autres branches du service.

L'année suivante, il trouvera dans le premier volume, aux pages O-21 et 22, une autre somme de $3,292.02, soit en tout pour les deux années $5,220.53 que l'auditeur général impute séparément sur le compte de l'appartement de l'Orateur. Cela appert d'une expression que l'auditeur emploie dans une lettre adressée au greffier. Dans cette lettre, il se plaint que les factures ne sont pas reçues aussi régulièrement que d'habitude. Il devenait nécessaire de voir à quelles factures l'auditeur général faisait allusion. Or, en 1902, certains comptes ne furent pas acquittés et ils figurent dans le rapport de 1903. Il y a un compte de A. Brillon, pour marchandises destinées à l'appartement de l'Orateur et achetées en février et mars 1902, au prix de $284.95. Au mois d'avril de la même année, il y a une facture de $37 et, le 15 mai 1902, une autre de $933.57, les trois formant un total de $1,255 dépensés au printemps de 1902, espressément pour l'appartement de l'Orateur, mais qui ne paraissent pas dans les comptes publics de cette année-là, bien qu'ils auraient dû y figurer.

L'honorable M. BRODEUR : Où mon honorable ami puise-t-il ces renseignements ?

M. BARKER : Dans le rapport de l'auditeur général.

L'honorable M. BRODEUR : Je ne le crois pas. Il ne saurait trouver dans ce rapport ce qu'il raconte ici. Il a dû obtenir ses renseignements à une autre source.

M. BARKER : Le ministre dira-t-il que la facture de A. Brillon s'élevant à $294.85 n'énumère pas des articles fournis au cours des mois de février et mars 1902 ?

L'honorable M. BRODEUR : Le rapport de l'auditeur général ne dit rien de cela—absolument rien.

M. BARKER : Le ministre ne doit pas oublier que certaines factures ont été produites devant le comité des comptes publics et que j'ai eu l'occasion de les examiner. J'affirme que la facture A. Brillon, s'élevant à $294.85, se rapportait des articles destinés à l'appartement de l'Orateur et achetés en février et en mars 1902. Il y a aussi une facture de $933.59 à la date du 15 mai 1902, pour des articles achetés de H. & N. Hamilton, et destinés à l'appartement de l'Orateur. Le montant de ces deux factures réunies est de $1,255.

L'honorable M. BRODEUR : Mon honorable ami a déclaré que l'auditeur général a refusé d'approuver le paiement de ces factures parce qu'ellles n'avaient été reçues qu'en avril de l'année courante. Je ne trouve rien de cela dans son rapport.

M. BARKER : Je déclare au ministre que ces factures ont été produites devant le comité des comptes publics ; qu'elles sont encore dans la salle n° 32 où on peut les examiner. Je les ai vues moi-même.

L'honorable M. BRODEUR : Si j'ai bien compris, l'honorable député (M. Barker) a affirmé que l'auditeur général a refusé de payer ces comptes parce que les achats avaient été faits l'année précédente, et il a ajouté que ces faits ressortent de la correspondance échangée par l'auditeur général. Je ne vois rien de semblable dans ses lettres.

M. BARKER : Je n'ai pas dit que l'auditeur général avait refusé de payer, mais que dans des lettres, l'auditeur général avait fait observer que les factures n'étaient pas reçues assez promptement.

L'honorable M. BRODEUR : La correspondance n'en parle pas.

M. BARKER : Si le ministre ouvre le rapport de l'auditeur à la page O-26, il trouvera la remarque suivante :

Je remarque que certains comptes n'ont pas été payés aussi promptement que d'habitude.

Les factures de Brillon et d'Hamilton portent les dates que j'ai mentionnées. Elles ont été remises à l'année suivante, n'ayant pas été réglées plus tôt. Voilà ce que j'affirme. J'ai déjà fait lecture des commentaires de l'auditeur à propos du retard dans la production de ces factures. Celles de Brillon sont des mois de février, mars et avril 1902, et celle d'Hamilton, du mois de mai de la même année. L'addition des trois factures donne $1,255.42 au total. Cette somme faisait partie des dépenses de l'exercice précédent. Il y a aussi un compte de la Compagnie C. Ross, pour des achats répartis entre le 13 février et le 30 avril 1902, au prix total de $2,300. Ce compte comprend des tapis et d'autres effets à l'usage de l'Orateur. Je n'ai pas besoin d'entrer dans le détail. M. l'Orateur ne le niera pas.

L'honorable M. BRODEUR : Où est cette facture?

M. BARKER : Elle est à l'étage supérieur. Le prix de ces articles n'a jamais été imputé sur le compte de l'Orateur ; il a été porté au compte de la Chambre des communes. Je voudrais qu'on me dise dans quelle partie de l'édifice se trouvent les articles mentionnés dans ce compte. Ils étaient destinés à l'appartement de l'Orateur, et représentaient ses achats de 1902, mais ils n'ont jamais été portés au débit de son compte. Autant vaut dire la raison qui a provoqué cette petite enquête. Un député de la gauche a demandé comment l'auditeur avait pu certifier ce compte sans imputer cette somme sur le compte de l'Orateur. C'était une question fort naturelle—pourquoi ces $2,300 d'achats pour y garnir le logement de l'Orateur ont-ils été imputés sur le compte des Travaux publics. Cette somme est inscrite à la page V—105, du 2e volume du rapport de l'auditeur général pour 1903, au compte des Travaux publics et elles est certifiée par le ministre des Travaux publics, et non par le sergent d'armes. Naturellement, ces effets ont été livrés à l'appartement de l'Orateur. Je ne prétends pas voir d'irrégularité en cela. Mais les $1,255 que donne l'addition des trois factures dont le paiement a été différé et les $2,300 du compte de la Compagnie C. Ross certifié par le ministère des Travaux publics portent à $8,776 les dépenses de ces deux exercices, ce qui fait, ainsi que l'a dit le député de Peel, plus de $4,380 par année. Ce chiffre comprend, bien entendu, de $300 à $400, montant des gages des domestiques. Cela équivaut au triple des dépenses de n'importe quelle année précédente.

Je soutiens que le représentant de Peel a, à juste titre, appelé l'attention sur cet état de choses. Ainsi qu'il le dit, c'est non seulement un indice des temps meilleurs, mais une preuve que le gouvernement s'engage de plus en plus avant dans la voie du gaspillage. Le prédécesseur de celui qui remplissait les fonctions d'Orateur lorsque ces achats eurent lieu—non pas M. Bain, son prédécesseur immédiat, mais sir James Edgar—avait occupé ce poste pendant deux ou trois sessions. Nul ne doute que sir James Edgar a dû meubler convenablement l'appartement de l'Orateur. On devait y manquer de fort peu de choses. Cependant, après deux ans, nous constatons que la dépense de ce chef s'est élevée à $8,776.

M. l'Orateur explique que, si la dépense est aussi forte, c'est parce qu'on a fourni des pupitres à des membres de la Chambre. Il n'en est rien. Dans ce compte de $3,200, il n'est pas fait mention d'un seul pupitre. Il n'y a que des effets d'ameublement ordinaires. On ne saurait mettre en doute la nature des achats et l'usage auquel ils ont servi. Je ne crains pas d'affirmer que M. l'Orateur ne peut pas citer dans les factures de Brillon ou d'Hamilton un seul article qui ait été employé ailleurs que chez lui. Il s'agit simplement de savoir si ces objets étaient nécessaires. Lorsque nous constatons qu'il a fallu tant ajouter à ce dont sir James Edgar se contentait, force nous est de conclure que nous sommes en présence d'un cas de gaspillage de la part du gouvernement, d'une dépense inutile et injustifiable.

M. l'ORATEUR : J'ai déclaré que ces achats ne faisaient plus partie des attributions du sergent d'armes. La résolution qui l'a privé du droit de faire ces achats a été adoptée le 30 mai 1902. La voici :

La question des achats pour le département du sergent d'armes ayant été mise à l'étude, les commissaires sont d'avis qu'à l'avenir, ces dépenses devront être faites sous la surveillance directe de l'Orateur et de la commission de l'économie interne.

M. BARKER : C'est ce que j'ai dit.

M. l'ORATEUR : Non ; l'honorable député a déclaré que le sergent d'armes n'avait plus rien à y voir.

M. BARKER : Pour ce qui concerne l'appartement de l'Orateur.

M. l'ORATEUR : Voilà où mon honorable ami fait erreur. La résolution signifie que les dépenses seront faites sous la surveillance de l'Orateur et de la commission de l'économie interne ; elle ne dit pas que le sergent d'armes ne fera plus ces achats, mais qu'il doit consulter l'Orateur avant de les faire et soumettre les factures à l'approbation de la commission. C'est ce qui a lieu.

M. CLANCY : Le sergent-d'armes fait-il ces achats ?

M. l'ORATEUR : Oui ; il les fait tous. Je n'ai pas donné une commande de cinq ou dix cents, soit pour mon logement ou pour d'autres pièces de l'édifice, si ce n'est par l'entremise du sergent-d'armes.

M. BARKER : J'affirme que personne ne peut lire cette lettre reproduite à la page O—37 et croire un instant de plus que le greffier de la Chambre intimait au sergent-

d'armes de continuer à faire les achats et de laisser à d'autres le soin de les payer.

La question des achats pour le département du sergent d'armes ayant été mise à l'étude, les commissaires sont d'avis qu'à l'avenir, ces dépenses——

Quelles dépenses autres que les achats : —devront être faites sous la surveillance de l'Orateur et de la commission de l'économie interne.

Or, de ce moment-là, il y eut un changement.

L'honorable M. BRODEUR : Non, il n'y eut pas de changement ; l'honorable député fait complètement erreur. Par le département du sergent-d'armes, on entendait l'ameublement de la Chambre des communes, de l'appartement de l'Orateur et de celui du greffier.

M. BARKER : Le ministre du Revenu de l'intérieur veut-il dire que le compte de C. Ross et Cie a été certifié par le sergent-d'armes ?

L'honorable M. BRODEUR : Cela se rapporte au ministère des Travaux publics. Je n'ai jamais vu les meubles qui ont été achetés par le ministère des Travaux publics.

M. BARKER : Le ministre désire-t-il que j'énumère les articles fournis par la Compagnie C. Ross ? Ce sont des effets d'ameublement, des meubles de chambre à coucher, et autres du même genre. Le ministre sait que les articles achetés de la Compagnie Ross étaient uniquement destinés au logement de l'Orateur.

L'honorable M. BRODEUR : Mon honorable ami fait erreur. Je crois cependant, que la plupart de ces meubles et effets devaient orner l'appartement de l'Orateur. Si l'honorable député se rend chez celui-ci, il verra dans le salon un meuble nouveau acheté en 1902 et 1903. L'ancien meuble était délabré.

M. SAM. HUGHES : Qu'en a-t-on fait ?

L'honorable M. BRODEUR : Je l'ignore ; on l'a remis au gardien de l'édifice. L'autre jour, j'ai vu dans une salle un pupitre qui se trouvait autrefois dans le logement de l'Orateur. Je crois qu'il y en a un dans la Chambre du représentant de Grey (M. Sproule).

M. BARKER : J'ai ici une copie de la facture qui se trouve dans les cartons du comité des comptes publics. Elle couvre les achats faits du 13 février au 12 avril 1902, dans l'établissement de la Compagnie C. Ross. Je demande au ministre de me signaler dans cette facture un seul article qui n'ait pas été livré chez l'Orateur ; je le mtts au défi de m'en citer un.

M. SAM. HUGHES : Le compte est-il adressé au ministère des Travaux publics ?

M. BARKER : Il a été certifié par le ministère et non par le sergent-d'armes.

Mais non, je vois les initiales de M. Dubé, le gardien de l'édifice, et celles du ministre du Revenu de l'Intérieur, si je ne me trompe.

L'honorable M. BRODEUR : Apposées sur ce compte ?

M. BARKER : Je le crois, sans vouloir l'affirmer. D'ailleurs, voici la facture elle-même. Elle est certifiée par M. Ewart, architecte en chef du ministère des Travaux publics. Un nommé Ogilvie atteste que les marchandises ont été reçues et que les prix sont raisonnables et modérés. La facture est à la disposition de quiconque voudra l'examiner. Si quelqu'un croit que n'importe quel article a été placé dans une pièce de l'édifice, je le prierai de me signaler cet article.

M. LENNOX : Sont-ce les articles énumérés à la page B—105 du rapport de l'auditeur général, pour 1903 ?

M. BARKER : Oui. Ceux de la facture de $2,300.24.

L'honorable M. BRODEUR : D'ordinaire, le ministère des Travaux publics s'occupe de meubler la Chambre des communes. Je disais il y a un instant que la Chambre du député d'Hamilton avait été meublée par ce ministère. J'ajouterais que la Chambre des députés de Toronto l'a également été et je vois les articles d'ameublement suivants : un tapis de Bruxelles, une garderobes, des appliques, des anneaux, des baguettes de cuivre, des couvertures de lit.

M. BARKER : J'affirme positivement que vous ne trouverez pas dans cette facture un seul article qui ait été placé dans une salle de la Chambre des communes.

Sir WILFRID LAURIER : J'ai suivi avec intérêt les remarques de l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) et il semble se plaindre de ce que certaines dépenses faites pendant un exercice n'ont pas été portées au débit de cet exercice, de ce que des marchandises achetées en 1902 ont été mises au débit de 1903. Un autre de ses griefs, c'est que certaines factures concernant l'ameublement des salles de l'Orateur ont été portées au débit du ministère des Travaux publics, au lieu d'être débités au compte de l'Orateur. L'honorable député admet aussi que ces comptes ont été demandés et ont été déposés devant le comité des comptes publics. Il me semble que c'était là l'endroit et le moment de discuter ces comptes, s'il croyait y avoir quelque chose de louche. Il est possible qu'il y ait eu quelque erreur de comptabilité, il se peut qu'une facture ait été débitée à un département, au lieu d'un autre. Mais toutes ces questions sont du ressort du comité des comptes publics et auraient dû être discutées là, plutôt qu'ici.

Nous sommes maintenant rendus, du moins nous l'espérons tous, aux dernières heures de la session et l'on nous demande de voter les sommes nécessaires à l'Orateur. Autant

que je sache, on ne reproche rien à l'Orateur actuel. Pas un reproche n'a été formulé contre lui, mais on critique certains comptes de l'Orateur précédent. L'honorable député n'admet-il pas que tout cela aurait dû être débattu devant le comité des comptes publics ou être ramené devant ce comité, à la prochaine session ? Je considère que rien de ce que vient de révéler l'honorable député ne se rapporte aux crédits demandés pour cette année.

M. BARKER : La relation entre cette discussion et les crédits demandés résulte des arguments dont on s'est servi pour expliquer l'augmentation dans ces dépenses. Je ne dis pas que ces effets n'ont pas été achetés ; et nous ne pouvions pas discuter cette question devant le comité des comptes publics, parce que personne ne doutait que les marchandises eussent été fournies. Ce que je prétends, en ce moment, c'est qu'en 1901 et 1902, les achats faits pour les salles de l'Orateur se sont élevés à $8,776. Je dis aussi que cette somme ne se trouve dans aucun document officiel, mais qu'on trouve $1,928 pour l'exercice 1901, et $3,292 pour l'exercice 1902, et une remarque faite par l'auditeur général ayant attiré notre attention, nous avons constaté ailleurs que des comptes de 1902, s'élevant à $1,255, n'ont pas été débités à cet exercice, et que d'autres s'élevant à $2,300 ont été payés par le ministère des Travaux publics. Ces différentes sommes forment un total de $8,776. Nous ne pouvons pas chicaner sur les comptes ; il n'y a pas de doute que ces marchandises ont été commandées et livrées, mais nous nous plaignons de ce que ces dépenses ont été réparties sur deux exercices.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député dit que les comptes de deux exercices s'élèvent à plus de $8,000 ; il comprend dans cette somme ce qui a été payé pour des marchandises commandées par l'Orateur et des comptes portés au débit du ministère des Travaux publics. Il prétend que cela n'aurait pas dû être fait et que le gouvernement devrait avoir de bonnes raisons à donner pour expliquer comment il se fait que ces dépenses ont été débitées au département des Travaux publics. Or, le ministre des Travaux publics d'alors n'est malheureusement pas ici, pour des raisons que nous regrettons, et ne peut pas nous donner l'explication demandée.

Mon honorable ami doit comprendre que ce n'est pas à cette phase de la session qu'il convient de demander des explications sur cette question de comptabilité ; la chose aurait dû être faite devant le comité des comptes publics qui aurait pu retracer toute l'opération et se procurer tous les renseignements dont il pouvait avoir besoin. Mais comment veut-il qu'à la dernière minute nous lui donnions ces renseignements, quand le ministre des Travaux publics est absent, et que c'est à son ministère que ces dépenses ont été débitées ? Dans les circonstances, je crois que l'honorable député n'a rien à gagner en insistant. Il se peut qu'il y ait eu du gaspillage——

M. BARKER : Nous ne prétendons pas qu'il y en a eu.

Sir WILFRID LAURIER : Peut-être y en a-t-il eu, peut-être n'y en a-t-il pas eu. Il est probable qu'il y a eu des raisons plausibles pour expliquer toute l'affaire, et l'endroit pour obtenir ces renseignements, c'est au comité des comptes publics.

M. BARKER : Non, nous n'aurions pas pu les avoir là.

Sir WILFRID LAURIER : Oui, et c'est ce qui a eu lieu. Le comité a fait demander ces comptes et ils lui ont été fournis. C'était alors le moment de s'enquérir si ces comptes avaient été régulièrement débités ou si des erreurs avaient été commises. C'était alors le moment de savoir si ces dépenses devaient être mises au débit du ministère des Travaux publics ou au débit du compte de l'Orateur.

L'honorable député prétend qu'il y a eu du gaspillage. Je ne dis pas qu'il n'y en a pas eu, ni qu'il y en a eu ; mais il ne suffit pas de le dire pour le prouver. D'ailleurs, il n'y a là aucune offense et je suis convaincu qu'il existe des raisons plausibles pour expliquer toute l'affaire.

M. BARKER : D'après une décision rendue par cette Chambre dans une occasion précédente, devant le comité des comptes publics, nous ne pouvons pas discuter les comptes de deux ou trois exercices antérieurs.

Sir WILFRID LAURIER : Ils n'avaient pas été déposés devant le comité.

M. BARKER : Il y a deux ou trois ans, alors que M. Fraser était président du comité. J'ai voulu retracer les comptes à quelques années en arrière. Le président décida que cela n'était pas permis. La majorité du comité appuya la décision du président, et quand nous voulûmes en appeler à la Chambre, le premier ministre a déclaré qu'il avait pris pour règle de maintenir les décisions des comités.

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. BARKER : La Chambre s'étant déclarée contre nous une fois, nous n'étions pas disposés à recommencer cette comédie. Nous n'avions pas pu obtenir satisfaction. L'honorable premier ministre nous déclara simplement qu'il avait pour règle d'appuyer les décisions des comités et il approuva celle-là.

Dans le présent cas, nous ne mettons pas en doute l'exactitude des comptes ; je déclare publiquement que les marchandises mentionnées dans ces comptes ont été réellement achetées pour les salles de l'Orateur, et je n'ai entendu personne dire le contraire ; mais je défie qui que ce soit de venir ici nier que ces dépenses pour les exercices 1901 et

1902, se soient élevées à $8,776, et c'est ce que je qualifie de gaspillage.

M. HYMAN : L'honorable député de Peel, dans sa comparaison, fait entrer en ligne de compte non seulement les dépenses faites pour les salles de l'Orateur, en la manière ordinaire, mais pour les exercices 1901 et 1902, pendant lesquels les plus fortes dépenses ont été faites, il a aussi inclus certains item relevés des comptes du ministère des Travaux publics. J'aimerais à savoir si ses recherches dans cette direction se sont étendues aux exercices antérieurs à 1901.

M. BARKER : Je me suis renseigné et j'ai été informé que c'était la première fois que la chose avait lieu. Elle a été provoquée par un conflit survenu entre l'Orateur et le sergent d'armes auquel ces comptes, pour les salles de l'Orateur, avaient été enlevés pour être confiés à la commission d'économie interne. C'est ce qui est expliqué par la lettre du greffier de la Chambre, en date du 13 mai 1902. Je ne lirai pas un long mémoire d'un drapier qui a meublé les salons de l'Orateur. Si les honorables députés de la droite veulent en prendre connaissance, ils le liront ; il est au comité des comptes publics. Il est clair et ne prête pas à la discussion ; c'est une absurdité de prétendre que les pupitres et les meubles fournis aux députés de l'étage supérieur, sont compris dans ces dépenses. Ils n'ont rien à y voir.

L'honorable M. FIELDING : Quant à la résolution de la commission de l'économie interne, je suis certain que si l'honorable député veut l'examiner attentivement, il ne pourra que l'approuver. On n'a pas cherché à modifier l'ordre de choses établi, comme il l'a laissé entendre. Dans chaque département, c'est le ministre qui est responsable, et dans la Chambre, c'est l'Orateur qui est virtuellement le ministre. Bien que j'aie peu de choses à acheter, les achats les plus minimes se font au moyen d'une requisition que le sous-ministre me présente et que je signe ; je ne voudrais jamais acheter quoique ce fût, moi-même. La résolution de la commission de l'économie interne dit que cette même règle sera suivie pour les achats de la Chambre et que l'Orateur agirait comme un ministre dans son département. Cette décision de la commission est tout à fait conforme aux données d'une bonne administration.

M. BARKER : Je ne conteste pas les prétentions émises par le ministre des Finances, mais je ne veux pas laisser dévier la discussion sur un autre terrain. Je ne prétends pas que la commission d'économie interne n'avait pas le droit de changer le système.

L'honorable M. FIELDING : Non seulement nous en avions le droit, mais c'était une excellente réforme.

M. BARKER : Il était de règle, depuis des années, de laisser au sergent d'armes le soin de faire les achats et de certifier les comptes, et quand l'auditeur général signa le fait, le greffier de la Chambre écrivit :

Chambre des communes,
Ottawa, 7 octobre 1903.

Monsieur,—En réponse à votre lettre du 5 courant demandant les comptes mentionnés dans vos lettres du 3 et 21 juillet, j'ai l'honneur de vous les transmettre avec la présente.

Tous ces comptes ont été approuvés et certifiés par la commission d'économie interne de la Chambre des communes. Je certifie le fait à titre de secrétaire de cette commission.

Je ferai remarquer qu'ils portent les initiales de l'Orateur et sont de plus certifiés par moi-même, en ma qualité de greffier de la Chambre, ainsi que par le surintendant du personnel des messagers et gardien du palais législatif.

Je vous ai communiqué, il y a déjà quelque temps, une résolution de la commission de l'économie interne de la Chambre des communes, adoptée le 13 mai 1902, décrétant qu'à l'avenir les achats de fournitures pour la section de la Chambre des communes qui est du ressort du sergent d'armes, se feraient sous la direction de l'Orateur et de la commission de l'économie interne.

Je ne conteste pas que cela était conforme à la loi, mais je maintiens qu'en 1901 et 1902, les dépenses ont été de $8,776, et c'est cette question de gaspillage et d'augmentation des dépenses que nous discutons.

M. LENNOX : Avec toute la déférence possible je ferai observer à l'honorable premier ministre qu'il change le terrain de la discussion quand il dit que cette question regarde le comité des comptes publics. Ce serait parfait si nous disputions les comptes, mais pour les besoins de la discussion, nous les acceptons, et l'honorable député d'Hamilton prétend que ces comptes, tels qu'ils sont, donnent la preuve des gaspillages du gouvernement.

M. CLANCY : Je trouve extrordinaire que le gouvernement ne puisse donner aucune explication de ces dépenses exagérées. Le public a droit de savoir pourquoi ce service a coûté beaucoup plus cher que les années précédentes, et nous manquerions à notre devoir en n'insistant pas pour en avoir l'explication. Il y a quelque chose de vraiment extraordinaire dans ces dépenses.

L'honorable M. BRODEUR : Il y a deux ou trois ans on a renouvelé les meubles et le tapis du salon de l'Orateur. Ces comptes ont été déposés devant le comité des comptes publics et l'honorable député aurait pu facilement en connaître tous les détails. Il me semble que presque tous ces meubles étaient pour le salon.

M. CLANCY : Personne ne nie cela.

L'honorable M. BRODEUR : Lorsque j'ai accepté la position d'Orateur, j'ai trouvé le salon dans un état pitoyable. Si on compare le salon tel qu'il est aujourd'hui avec ce qu'il était autrefois, on admettra qu'il y a une grande amélioration. J'avais été informé qu'il n'avait pas été restauré depuis nombre d'années. Il est regrettable d'avoir à dis-

cuter ces questions devant la Chambre, et je ne comprends pas le but de cette discussion. Je me suis toujours efforcé de traiter tous mes collègues avec courtoisie, et ces réparations ont été ordonnées, non pour moi, mais pour la députation, en général. Je croyais que tous les députés seraient heureux de voir le salon de l'Orateur dans un état convenable.

M. CLANCY : Un mot seulement. L'honorable député d'Hamilton a traité cette question avec toute la délicatesse qu'on pourrait attendre d'un gentilhomme occupant la haute position qu'il occupe dans cette Chambre. Il n'est entré dans aucun détail, et personne ne désire le faire. Personne ne nie que les marchandises ont été livrées et qu'elles sont là. L'honorable ministre dit qu'il a toujours traité ses collègues avec courtoisie. C'est absolument vrai. Il nous devait cela comme nous le lui devions, mais cela ne nous enlève pas le droit d'une légitime critique.

Je répète donc que le public, par l'intermédiaire de ses représentants, a le droit de demander des explications. Personne ne demande à entrer dans les détails et je ne pense pas que le gouvernement exige une enquête. J'ai examiné ces comptes, et c'est maintenant le temps et l'endroit de les discuter, et le ministre et le gouvernement ont le devoir de nous fournir des explications. Tout cela a été discuté largement, sans détails et sans récriminations injustes.

L'honorable M. BRODEUR : J'ai essayé d'expliquer en quoi consistaient ces dépenses. Mon honorable ami était ici en 1900, et il a dû remarquer que le salon de l'Orateur est aujourd'hui beaucoup plus convenable qu'auparavant.

M. CLANCY : Je ne suis pas de ceux qui prennent note de ce qu'ils voient dans le salon de l'Orateur.

L'honorable M. BRODEUR : Ce n'est pas le salon de l'Orateur. C'est celui de tous les députés, et on me reproche d'avoir voulu le restaurer. Je me suis peut-être trompé. J'aurais peut-être mieux fait de le laisser dans l'état pitoyable où il était. Cependant, mon excuse est que je croyais devoir à la dignité de la position d'Orateur et à la dignité des membres de cette Chambre de faire faire ces améliorations.

Pour pourvoir à la préparation d'un index général des journaux et des documents de la Chambre pour la période de 1891 à 1904 inclusivement, selon la recommandation du comité mixte des impressions, approuvée par la Chambre le 16 juin 1904, $1,400.

M. FOWLER : Qui prépare ce travail?

M. l'ORATEUR : M. McGillicuddy, en vertu d'une résolution du comité mixte des impressions. Il s'agit de préparer un index des documents sessionnels depuis 1890, jusqu'à ce jour, selon la recommandation de ce comité, et cela n'est pas de mon ressort.

M. SAM. HUGHES : Avant d'aller plus loin, je tiens à faire une remarque. Depuis un certain nombre d'années, beaucoup de députés ont pu constater que si on oublie un parapluie ou un objet quelconque, dans la Chambre des communes il disparaît, sans qu'on n'en entende plus jamais parler. Un sac de voyage peut être oublié dans une gare de New-York, où il passe 50,000 personnes toutes les deux heures, et s'il existe un moyen quelconque de retrouver le propriétaire, il lui sera rapporté, mais dans la Chambre des communes qui est censée réunir l'élite de la population du Canada, on ne peut rien oublir sans être exposé à le perdre. J'ai déjà perdu un pardessus, un chapeau et une demi douzaine d'autres objets, il y a quelques années, et maintenant je suis très prudent, mais j'ai entendu plusieurs députés se plaindre. Je recommanderais d'employer une couple de détectives pour retrouver les voleurs.

M. l'ORATEUR : Il y a deux gardiens de nuit.

M. SAM. HUGHES : Les vols sont commis en plein jour.

M. l'ORATEUR : Les serrures sont en très mauvais état. Elles peuvent être ouvertes avec n'importe quelle clef.

Bibliothèque—Appointements, $18,240.

M. LENNOX : Il y a trois messagers à la bibliothèque. L'un s'appelle Dunlop ; j'ignore le nom des deux autres. Ils sont là depuis nombre d'années, et ils espéraient l'an dernier, vu la longueur de la session, recevoir une augmentation de $50. Ils sont à l'emploi de la Chambre et du Sénat et parfois ils travaillent très tard dans la nuit. L'honorable premier ministre devrait prendre leur cas en considération, pour la dernière session et peut-être aussi celle-ci. Je crois que certains de ces messagers ont de plus longs états de services que tous les messagers de la Chambre.

Sir WILFRID LAURIER : Je sais que Dunlop est un ancien et fidèle employé. Plusieurs d'entre eux ont beaucoup de mérite. Mais bien que l'administration de la bibliothèque soit sous ma direction, je prends ordinairement mes instructions d'un autre et j'exécute les recommandations du bibliothécaire. Je lui en parlerai.

M. LENNOX : J'ai compris que s'ils n'ont pas eu d'augmentation l'an dernier, c'est plutôt par suite d'un oubli qu'autre chose.

Sir WILFRID LAURIER : Peut-être.

Législation—Dépenses casuelles se rattachant aux listes électorales, $20,000.

M. FOWLER : Il y a quelque temps nous avons voté $10,000, pour des dépenses se rattachant à la loi du cens électoral, et on nous a expliqué que c'était pour l'impression des listes. Voici maintenant un autre crédit directement pour ces mêmes listes.

L'honorable M. FIELDING : Il s'agit de deux exercices différents, je crois.

M. FOWLER : Alors pourquoi dit-on dans un cas que c'est pour la loi du cens électoral et dans l'autre pour les listes électorales ? Je crois plutôt qu'il y a eu quelque erreur dans les explications qui nous ont été données au sujet du cens électoral.

L'honorable M. FIELDING : Je ne parlais que de mémoire, mais s'il y a eu quelque erreur, je fournirai l'explication à la prochaine séance.

M. FOWLER : Le bruit courait qu'il y avait un amendement à la loi du cens électoral, mais que le cabinet était divisé et que la majorité a trouvé que l'iniquité était trop flagrante et qu'il valait mieux s'abstenir. Ces $10,000 étaient peut-être en prévision de cet amendement.

L'honorable M. FIELDING : L'honorable député peut être certain que si ce crédit n'était pas parfaitement légitime le gouvernement ne l'aurait pas approuvé.

M. BLAIN : Toutes les listes seront-elles imprimées à l'imprimerie nationale ?

Sir WILFRID LAURIER : Jusqu'à présent, aucune n'a été imprimée ailleurs.

M. BLAIN : Je parlais surtout de l'avenir.

Sir WILFRID LAURIER : Il est arrivé quelquefois que des listes ont été imprimées ailleurs, mais ce n'est pas ce que nous avons l'intention de faire, à moins de raisons imprévues et spéciales. Notre intention est de les faire imprimer toutes ici, où l'ouvrage est mieux fait.

Promotion de M. John Sharp, chargeur, bureau de poste de Toronto, au grade de commis de troisième classe aux appointements de $800 à compter du 1er juillet 1904, nonobstant toutes dispositions de l'Acte du service civil.

M. FOWLER : Pourquoi cette exception "nonobstant toutes dispositions de l'Acte du service civil" ?

Sir WILLIAM MULOCK : John Sharp est entré au service du gouvernement le 22 septembre 1891, comme chargeur. Mais il possède de grandes aptitudes et promet d'être un excellent employé. Cette promotion est due exclusivement à son mérite. Il a trop de capacités pour continuer à être chargeur.

M. FOWLER : Je ne doute pas que la promotion soit méritée, mais je n'aime pas ces exceptions à la loi du service civil. Si nous avons une loi, il faut la respecter.

Sir WILLIAM MULOCK : Je suis aussi de cet avis. Mais M. Sharp n'espérait pas devenir fonctionnaire et n'a pas rempli les conditions exigées. Ce n'est pas un partisan politique du gouvernement, et il n'est promu que pour son mérite.

M. MORIN : J'ai reçu une lettre de l'Association des commis-voyageurs de Québec, que j'aimerais à soumettre au directeur général des Postes. Elle est écrite en français, mais elle sera parfaitement comprise :

Québec, 2 juin 1904.

M. J.-B. Morin, M.P.,
Sainte Hénédine, Co. Dorchester.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous faire part qu'à la dernière séance du bureau de direction du "Cercle des Voyageurs de Commerce de Québec," une résolution a été passée me priant d'écrire à tous les sénateurs et députés représentant les comtés traversés par la voie ferrée du Québec Central pour solliciter leur concours dans le but d'obtenir du ministre des Postes, que deux malles par jour soient transportées par les trains de ce chemin de fer entre Lévis et Sherbrooke et vice versa.

Les voyageurs de commerce ont un double but en se mettant à la tête de ce mouvement : Ils croient d'abord se rendre utiles à la population de votre comté qui trouve insuffisant le service de malles actuel et ils veulent ensuite, après avoir obtenu cette faveur du ministre, forcer la Compagnie du Québec Central à continuer tout l'hiver le service de ces deux trains; or vous connaissez comme nous les avantages de ces deux trains, ce qui nous fait espérer que vous appuierez notre requête auprès du ministre des Postes.

Vous priant de croire que nous saurons nous rappeler en temps et lieu du concours que vous nous aurez donné et avec l'assurance de mes sentiments distingués.

Je demeure,
Votre tout dévoué,
R. N. GODIN,
Secrétaire.

Les commis-voyageurs prétendent que le service postal sur le Québec Central n'est pas satisfaisant, particulièrement dans les comtés de Dorchester et de la Beauce. Non seulement ils se plaignent de l'insuffisance du service, mais disent que le Québec Central ne fait rien du tout. Si le directeur général des Postes voulait nous aider, nous obtiendrions quelque chose de cette compagnie. L'honorable ministre ne connaît pas la topographie de ces comtés et je vais la lui expliquer. Le comté de la Beauce est à l'ouest de celui de Dorchester, et le comté de Lévis est au nord. Le directeur général des Postes se rappelle que la population de ces comtés s'est déjà plainte de l'insuffisance du service postal.

Pour ma part, je me plains, au contraire, de ce que nous avons un service trop fréquent. On semble jouer au foot-ball avec les sacs. Le chemin de fer va et vient avec ces sacs, jusqu'à ce qu'il en soit fatigué. Le courrier qui vient de l'ouest, va à l'est dans la matinée, puisque les gens de la Beauce le reçoivent le matin. Ensuite, dans l'après-midi, un autre train va jusqu'à trois milles au delà et deux milles en deça. Ce train traverse la Beauce un peu après midi, mais il passe sans laisser le courrier à une seule gare, et il se rend jusque je ne sais où, peut-être jusqu'à Lévis. Ce courrier revient le lendemain. Ainsi, à ma connaissance personnelle, ce courrier passe devant les gares avec le courrier, sur un parcours de 26, 35 et 45 milles, sans arrêter, et il le ra-

mène le lendemain. C'est pourquoi je dis qu'on a l'air de jouer au foot-ball avec le courrier, et je sais ce que je dis quand je parle ainsi. Entre le bureau de poste et la gare, il n'y a pas plus loin que d'ici à la rue Wellington, mais il n'y a personne pour transporter le courrier du bureau à la gare. Naturellement, le commis sur le train ne peut pas livrer le courrier puisqu'il n'y a personne pour le recevoir. Si le directeur général des Postes voulait donner $5 par année aux garçons qui transportent le courrier, chez nous et ailleurs, le courrier serait livré à chaque gare au lieu d'aller se promener jusqu'à Lévis. Il ne paierait pas plus cher pour faire transporter le courrier de la gare au bureau de poste, que d'un bureau de poste à l'autre. On entend souvent dire que le gouvernement dépense pour le public l'argent qu'il prélève sur le public ; or, voici une excellente occasion de mettre cette doctrine en pratique. Le postillon de mon village reçoit $52 par année pour transporter trois courriers par jour et il est fort probable que pour $10 de plus il transporterait aussi le courrier du soir. Le service actuel par le Québec Central est suffisant et nous ne nous en plaignons pas. Mais il ne faut pas oublier que le Québec Central, entre le mois de juin et octobre, fait un voyage de plus chaque jour, et qu'ensuite ce service est discontinué. Les officiers de la compagnie m'ont souvent dit que s'ils avaient un courrier à transporter ils maintiendraient ce service à l'automne ; ils donnent comme raison qu'ils n'ont pas de courrier à transporter en hiver. Je demande au directeur général des Postes de s'occuper de cette question. Il doit se rappeler qu'il y a environ cinq mois je lui ai remis une pétition des contribuables de mon comté, demandant un bureau de poste à un endroit appelé Détroit. Je suis aller le trouver et je lui ai écrit à ce sujet, jusqu'à en être fatigué. Je profite de cette occasion pour lui parler face à face, et lui demander une réponse. Veut-il me dire ce qu'il se propose de faire et s'il ouvrira un bureau de poste à Détroit ?

Sir WILLIAM MULOCK : L'honorable député a parlé de plusieurs questions que je ne discuterai pas, parce que je n'en connais pas les détails ; mais quant à un service supplémentaire sur le Québec Central, je me rappelle que le préposé à ce service, après avoir étudié la question, a fait rapport que ce district avait un service suffisant et qu'il ne pouvait pas recommander un courrier de plus par jour. Ce fonctionnaire m'informe de plus que ce train supplémentaire n'est pas demandé autant dans l'intérêt du service postal que dans celui du public voyageur, en général, et la compagnie a cru qu'un bon moyen de l'obtenir serait de demander au gouvernement de faire transporter le courrier par ce train du soir. Quand le contrôleur me dit que le service d'un bureau de poste demande un train de plus, je me fais un devoir de le donner.

L'honorable député dit aussi qu'il y a trop de service postal dans ce district. S'il veut m'indiquer celui qui devrait être discontinué et si les fonctionnaires du département sont aussi de cet avis, la chose sera faite. Quant à établir un bureau de Détroit, je n'ai pas encore pu me convaincre que cela était nécessaire. Il y en a déjà un tout près de là. Certaines personnes qui ont été consultées et qui sont censées être au courant de la situation, prétendent que l'intérêt public n'exige pas ce nouveau bureau.

M. MORIN : Je ne vois pas pourquoi le directeur général des Postes n'a pas plus de confiance dans son personnel. Il y a quelque temps, en réponse à l'honorable député de Peel (M. Blain) il disait qu'un bureau de poste était accordé ou refusé, selon la nature du rapport de l'inspecteur.

Sir WILLIAM MULOCK : Je n'ai jamais fait une déclaration aussi générale.

M. MORIN : En réponse à l'honorable député de Peel vous avez déclaré que les nouveaux bureaux de poste étaient accordés ou refusés, selon que l'inspecteur faisait un rapport favorable ou non. Je vous ai demandé ce que cet inspecteur rapportait au sujet de Détroit, et vous avez promis de me le dire dans un jour ou deux, mais vous ne l'avez jamais fait. Pourquoi le directeur général des Postes cherche-t-il dans tout le pays un homme qui prétende que ce bureau de poste est inutile ? Il a écrit à celui qui a été mon adversaire en 1900, et je savais qu'il ne répondrait pas ; il a aussi écrit à deux autres personnes, dans l'espérance d'avoir une réponse. Le ministre dit qu'il y a un bureau de poste, trop près de là. Le plus prêt est à deux milles; or les gens de la campagne ont droit à autant d'égard que le habitants des villes. Ici, à Ottawa, vous avez des employés pour recueillir les matières postales dans les boîtes et des facteurs pour livrer les lettres à domicile, tandis que dans les campagnes, il faut faire 4 ou 5 milles pour se rendre au bureau de poste. Ce bureau ne coûterait pas un sou au ministre. C'est le peuple qui paie pour ce service et les contribuables de Dorchester méritent autant d'égards que ceux de n'importe quelle partie du pays. Il a 80 ans que cette partie du pays se plaint.

Sir WILLIAM MULOCK. Depuis combien de temps ?

M. MORIN : Depuis environ 80 ans.

Sir WILLIAM MULOCK : Vous ne pouvez pas me le reprocher.

M. MORIN : Je vous le reproche à vous comme aux autres. Vous devriez tâcher de faire mieux que vos prédécesseurs. Vous pouvez dire que vos prédécesseurs n'ont jamais ouvert un bureau de poste à cet endroit,

mais vous dites sans cesse, que nous avons un gouvernement modèle, un gouvernement de réforme. Quel exemple voulez-vous donner si vous ne faites pas mieux que ceux qui vous ont précédé ? Si vous ne valez pas mieux qu'eux, vous serez chassé du pouvoir comme ils l'ont été.

M. TALBOT : L'honorable député de Dorchester se plaint du service postal dans son comté. Je n'ai pas l'honneur de représenter Dorchester, mais j'habite tout près de là, et je lui demande s'il n'est pas vrai que depuis 1896, les facilités postales sont doubles de ce qu'elles étaient dans son comté.

M. MORIN : Ma réponse est "non." On a augmenté le nombre des bureaux de poste dans le haut du comté où les colons viennent s'établir, mais dans l'ancienne partie du comté on a fermé des bureaux de poste établis par les conservateurs. Comment aimez-vous cette réponse ?

M. TALBOT : L'honorable député peut-il me dire combien de bureaux de poste ont été fermés dans son comté, et combien on en a établi de nouveaux ; dans combien de villages et cantons le service bi-hebdomadaire a été remplacé par un service quotidien ? Veut-il me dire où le service postal dans Dorchester n'a pas été grandement amélioré ?

M. MORIN : Je ne vous le dirai pas à vous, mais je répète à la Chambre qu'on a ouvert des bureaux dans les nouvelles parties du comté, mais qu'on en a fermé dans les anciennes paroisses.

M. TALBOT : Combien en a-t-on fermé et combien en a-t-on ouvert ?

M. MORIN : Demandez cela au directeur général des Postes, et il vous le dira.

Sir WILLIAM MULOCK : Un seul bureau de poste du comté de Dorchester a-t-il été fermé malgré l'honorable député ?

M. MORIN : Le directeur général des Postes a fermé celui du village de Saint-Anselme. Si j'avais connu son intention, j'aurais protesté. Mais je n'en savais rien.

Sir WILLIAM MULOCK : N'y en a-t-il pas un autre dans ce village ?

M. MORIN : Oui ; mais il y en avait deux, et maintenant, nous n'en avons qu'un.

Sir WILLIAM MULOCK : Quelle était la distance entre les deux ?

M. MORIN : Bien près d'un mille.

Sir WILLIAM MULOCK : Ils étaient tous deux dans le même village ?

M. MORIN : Oui ; comme à Ottawa. Il y a plus d'un bureau de poste à Ottawa.

M. BLAIN : L'autre jour, j'ai fait l'interpellation suivante :

Quand a-t-on augmenté la taxe sur les colis postaux au Canada ?

M. MORIN.

Et la réponse du directeur général des Postes a été :

Cette dernière question n'est pas comprise.

Je demande au directeur des Postes d'expliquer le système suivi au Canada pour l'expédition des colis postaux et de nous dire si les taux pour le transport des colis par la poste ont été changés.

Sir WILLIAM MULOCK : Cette question peut s'interpréter de différentes manières. L'honorable député veut-il savoir quand le nombre des colis transportés par la poste a augmenté, ou quand on a augmenté le volume des colis ou les frais de port sur les colis ?

M. BLAIN : Je veux parler des taux d'affranchissement sur les colis expédiés par la poste.

Sir WILLIAM MULOCK : Ces taux ont été augmentés et diminués à plusieurs reprises, depuis un grand nombre d'années, et il faudrait faire de nombreux relevés et les classer pour répondre à cette question. Les taux sur les colis ont été simplifiés et rendus plus uniformes, mais ces changements n'ont guère eu d'effet sur le revenu du département. Les nouveaux classements augmentaient peut-être les taux dans un cas, mais les réduisaient dans l'autre.

M. BLAIN : Un colis peut-il être expédié par la poste à aussi bas prix maintenant qu'il y a dix ans ?

Sir WILLIAM MULOCK : Il n'y a pas eu de changement dans les taux sur les colis postaux depuis l'avènement du gouvernement actuel.

Deux surintendants aux bureaux de poste urbains, $3,600.

Sir WILLIAM MULOCK : A Toronto et à Montréal, où le revenu des bureaux de poste a considérablement augmenté, il nous faut un fonctionnaire supérieur, sous les ordres du directeur et du sous-directeur. On ne choisira personne du dehors ; ces deux positions seront remplies au moyen de promotions dans le personnel.

Courriers convoyeurs additionnels, y compris leurs allocations de parcours, $16,000.

Sir WILLIAM MULOCK : Cette dépense est surtout causée par le nouveau train à travers le continent, établi par le Canadien du Pacifique. Si ce service est maintenu toute l'année nous aurons besoin de toute cette somme ; mais s'il est discontinué, ces employés seront congédiés.

M. FOWLER : Subissent-ils tous les examens exigés par la loi du service civil ?

Sir WILLIAM MULOCK : Non ; on ne peut pas toujours se procurer des employés ayant subi les examens. Nous prenons temporairement ceux que nous trouvons et nous les formons.

M. FOWLER : N'y a-t-il pas une longue liste de personnes ayant subi les examens qui attendent des situations ?

Sir WILLIAM MULOCK : Beaucoup de personnes ayant subi les examens ont ensuite pris d'autres occupations.

M. LENNOX : L'an dernier j'ai insisté auprès du directeur général des Postes pour qu'il fît l'essai des facteurs ruraux, au Canada. Dans la partie du pays que j'habite, cette réforme serait très populaire, et j'ai conseillé à l'honorable ministre de tenter l'expérience dans un district choisi à cet effet.

Il y a une autre question que je tiens à signaler au directeur général des Postes. Le gouvernement devrait accorder aux députés la franchise postale, non seulement pour les documents officiels qu'ils envoient à leurs électeurs, mais aussi pour tout document qui serait une reproduction fidèle des "Débats," sans commentaires ni changements, car on admettra qu'il est très important de faire savoir aux électeurs ce qui se passe ici. Si les membres du parlement pouvaient expédier ces documents de leur domicile pendant les vacances, ils ne seraient pas distraits de leurs devoirs parlementaires pendant les sessions. Cela ne nuirait pas au service postal et le public y gagnerait. Je recommande cette réforme au directeur général des Postes et à moins qu'il n'ait déjà pris une décision sur la question, je ne demande pas une réponse catégorique immédiate.

Sir WILLIAM MULOCK : Cette dernière recommandation de l'honorable député impliquerait une extension du privilège de la franchise postale et cela nécessiterait un amendement à la loi, puisque ce privilège est réglé par le statut. Cela ne regarde par le département, mais le parlement. Quant aux facteurs ruraux, je suis certain qu'à cette phase de la session, les députés ne tiennent pas à avoir une discussion sur cette question. Je l'ai beaucoup étudiée et j'aimerais beaucoup à introduire ce système au Canada, si j'en voyais la possibilité. Au début, j'avais de grandes espérances, mais après mûre réflexion, je me suis convaincu que la chose n'est pas possible. Je n'hésite pas à dire, qu'avant bien des années encore, pas un gouvernement au Canada n'osera entreprendre la création d'un service de facteurs ruraux.

M. FOWLER : J'aimerais à savoir sur quoi le directeur général des Postes se fonde pour fermer un bureau de poste.

Sir WILLIAM MULOCK : Il n'arrive presque jamais que nous fermions un bureau de poste, si ce n'est lorsque le directeur du bureau refuse de continuer à occuper la position, ou lorsque la population va se fixer ailleurs. Dans les districts miniers, par exemple, il peut arriver que l'exploitation n'ait pas de succès, et que les gens rassemblés dans cette localité s'en aillent. Alors, l'inspecteur fait un rapport en conséquence et le bureau de poste est fermé. Je ne crois pas qu'on ait jamais fermé un bureau de poste, sans que l'inspecteur ait fait rapport que ce bureau n'avait plus d'utilité publique. C'est le dernière chose que nous nous décidons à faire et nous n'en prenons jamais l'initiative. Nous ne le fermons que lorsque l'inspecteur rapporte qu'il est devenu inutile.

M. FOWLER : Un certain nombre de bureaux de postes ont été fermés dans mon comté qui n'est pas un comté minier, mais agricole. On en a fermé de très utiles et auxquels le public tenait beaucoup. Au cours de la première session à laquelle j'ai assisté, je m'en suis plaint, et on m'a laissé entendre que cela avait été fait à la demande de mon adversaire.

Sir WILLIAM MULOCK : C'est une erreur.

M. FOWLER : On le lui attribue.

Sir WILLIAM MULOCK : On est injuste envers lui.

M. FOWLER : Je ne comprends pas pourquoi ces bureaux ont été fermés. Les cultivateurs ont beaucoup d'intérêt à avoir leur courrier promptement et dans la saison des travaux, ils n'ont guère le temps de faire six ou huit milles pour aller au bureau de poste. La vie que mènent ces cultivateurs est déjà assez pénible, pour que, si l'on fait des exceptions, elles soient en leur faveur. Le revenu du département des Postes est assez considérable pour autoriser quelques dépenses et j'espère que le directeur général des Postes augmentera le nombre des bureaux de poste au lieu de le diminuer.

Sir WILLIAM MULOCK : Je suis absolument de cet avis. Je n'ai jamais autorisé la fermeture d'un bureau de poste, sans qu'on ne m'ait démontré qu'il n'était plus d'utilité publique. Je n'ai jamais admis d'autres considérations. En règle générale, je n'ai rien à faire avec la fermeture des bureaux de poste ; cela se règle dans le département et on n'accepte pas d'autre raison que le manque d'utilité.

M. FOWLER : Après la session je me mettrai en rapport avec le département, et je lui signalerai plusieurs cas dans lesquels des bureaux ont été fermés, et j'espère que le directeur général des Postes les rouvrira dans l'intérêt public.

Commerce--Primes sur le pétrole brut et couverture des dépenses occasionnées par la mise à exécution de l'acte, $3,000.

M. HENDERSON : Je suppose que ce crédit sera affecté aux dépenses occasionnnées par le paiement des primes ?

L'honorable M. LIELDING : Il faudra un fonctionnaire pour examiner les livres, et nous aurons peut-être besoin d'un inspecteur dans la région du pétrole.

M. HENDERSON : Croyez-vous qu'un crédit de $3,000 sera suffisant ?

L'honorable M. FIELDING : Oui ; nous avons un gouvernement très économe.

M. HENDERSON : Je m'attends à voir quelque chose dans le budget supplémentaire de l'an prochain.

Département du Travail, allocation aux correspondants, impressions et papeterie (y compris l'impression de la Gazette du Travail), frais de voyage, dépenses en rapport avec l'Acte des aubains, et $500 chacun à un comptable et à un traducteur français, qui peuvent être membres du service civil, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $32,350.

M. FOWLER : Quels sont les appointements de ces correspondants ?

Sir WILLIAM MULOCK : $100 par année.

M. FOWLER : Que font-ils ?

Sir WILLIAM MULOCK : Les uns sont journalistes ou employés dans les journaux ; d'autres sont des écrivains, ou des ouvriers instruits connaissant bien les questions ouvrières dans leur district.

M. BLAIN : Combien y en a-t-il dans Ontario ?

Sir WILLIAM MULOCK : Un dans chaque ville.

M. FOWLER : Les capitalistes ne sont-ils pas représentés dans la " Gazette du Travail " ?

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne crois pas que ces correspondants représentent plus particulièrement une classe qu'une autre. Ce sont des hommes capables de traiter les questions ouvrières. Ils recueillent des informations et les communiquent au journal.

M. FOWLER : Sont-ils tous des unionistes ?

Sir WILLIAM MULOCK : Pas que je sache.

M. FOWLER : Fait-on des distinctions, à ce sujet ?

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne crois pas.

M. BLAIN : Quels sont vos correspondants à Hamilton et Toronto

Sir WILLIAM MULOCK : M. Sanders, à Hamilton et M. Phillips Thompson, à Toronto.

M. FOWLER : Combien y en a-t-il au Nouveau-Brunswick ?

Sir WILLIAM MULOCK : M. W. H. Coates, à Saint-Jean ; F. W. Smith, à Halifax ; John Moffatt, à Sydney ; T. G. Nash, à Charlottetown, I.P.-E.

M. FOWLER : La " Gazette du Travail " est-elle vendue ou distribuée gratuitement ?

Sir WILLIAM MULOCK : L'abonnement est de 20 cents par année. Nous avons de 7 à 8,000 abonnés, et de 3 à 4,000 exemplaires sont distribués gratuitement. Nous l'adressons gratuitement aux bibliothèques, aux instituts ouvriers, aux chambres de commerce et aux membres du parlement.

M. FOWLER : Pourquoi n'adressez-vous pas aux membres du parlement des exemplaires reliés ?

Sir WILLIAM MULOCK : Nous leur adressons le journal tous les mois, mais cette recommandation mérite d'être étudiée.

Département du Travail—Somme requise pour les dépenses des commissions sur le travail des aubains, pour couvrir les dépenses des commissions à partir de leur création, le 23 mai, y compris une allocation de cinq dollars par jour à G. G. V. Ardouin, sténographe, pour la prise des notes et la transcription des témoignages, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $5,000.

M. FOWLER : Quels sont les appointements des commissaires ?

Sir WILLIAM MULOCK : Dix dollars par jour et leurs dépenses.

Département des Affaires indiennes—Pour pourvoir au transfert de F. H. Paget du service extérieur au service intérieur, au rang de premier commis, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $1,900.

M. FOWLER : Pourquoi ce " nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil " ?

L'honorable M. SIFTON : M. Paget est à l'emploi du département depuis nombre d'années. Il était autre fois dans le bureau du commissaire à Winnipeg. Il est venu passer nées. Il était autrefois dans le bureau du comptable, et on a trouvé qu'il était plus commode de le garder ici, en permanence. Il s'agit de le transférer du bureau de Winnipeg à celui d'Ottawa.

M. FOWLER : Mais pourquoi cette exception à l'Acte du service civil ?

L'honorable M. SIFTON : Parce qu'un employé transféré du service extérieur au service intérieur n'est pas tenu de subir les examens, comme l'exige l'Acte du service civil.

Pour payer à John Dyke, ci-devant agent du gouvernement fédéral à Liverpool, Angleterre, une allocation annuelle qui lui sera servie à l'avenir par paiements mensuels, $1,000.

L'honorable M. SIFTON : Les anciens membres de cette Chambre se rappellent que M. Dyke a été longtemps agent du gouvernement à Liverpool. Pendant un certain temps le gouvernement s'est dispensé de ses services, et plus tard il a été réengagé avec un salaire moins élevé. Pendant 20 ou 25 ans, il a fait partie du service de l'immigration et du commerce. Enfin la maladie l'empêcha de remplir ses fonctions régulièrement. Il fut transféré à un autre service, mais l'arrangement ne fut pas trouvé satisfaisant. Avant l'avènement du gouvernement actuel, sir Charles Tupper, pendant qu'il était haut-commissaire à Londres, fit

de grands efforts pour faire mettre M. Dyke à la retraite. Mais ce fut impossible, parce que les dispositions de la loi concernant les pensions de retraite ne couvraient pas ce cas et le gouvernement ne put rien faire pour ce vieil employé. De nombreuses recommandations m'ont été faites par des personnes qui ont été à même d'apprécier les services précieux qu'il a autrefois rendus au pays. Sa santé ne lui permet plus de se livrer à un travail assidu. Voilà l'explication que j'ai à donner à la Chambre.

Nous aurions accordé une pension de retraite à M. Dyke, si nous avions pu le faire, mais nous voulons que le vote de ce crédit soit considéré comme un engagement que la somme annuelle de $1,000 sera dorénavant régulièrement payée à M. Dyke.

Pour achat de la collection de spécimens archéologiques du Canada de M. D. H. Price, environ 9,000 spécimens, $5,949.

L'honorable M. SIFTON : C'est une collection précieuse et les négociations pour en faire l'acquisition durent depuis plusieurs années. Il y a environ dix ans, elle a été examinée par feu le Dr Dawson, directeur du bureau géologique qui en a recommandé l'achat. Rien n'a été fait dans le temps. A mon arrivée au ministère de l'Intérieur, le Dr Dawson m'a encore recommandé de faire l'acquisition de cette collection.

C'est ce que je n'ai pas fait alors parce que nous n'avions pas d'endroit convenable où garder ou exposer les spécimens. Mais comme la construction du nouveau musée est sur le point d'être donnée à l'entreprise et que l'édifice devra être terminé à bref délai, nous avons jugé à propos de faire cet achat. M. Price a envoyé les spécimens à Ottawa où, après les avoir examinés, le Dr Bell et autres membres de la commission géologique leur ont attribué la valeur ici indiquée. Cette somme ne représente pas la valeur réelle de la collection. Si cette dernière sortait du Canada, il serait impossible de la remplacer. M. Price eût pu en obtenir un prix plus élevé que celui que nous la lui payons s'il eût voulu la vendre à l'étranger ; mais son désir était qu'elle restât à la commission géologique. Il s'est donc abstenu de la vendre, comptant que tôt ou tard le gouvernement finirait par l'acheter.

M. FOWLER : Où sera situé le nouveau musée ?

M. SIFTON : A l'extrémité sud de la rue Metcalfe, sur l'immeuble Stewart, connu sous le nom d'Appin Place.

Indiens—Ontario et Québec—Annuité, gratification et dépenses se rattactant à la négociation du traité n° 9, $32,925.

L'honorable M. SIFTON : Il sera nécessaire de conclure un traité avec les Indiens dans le but d'acquérir d'eux le titre de propriété d'une grande étendue de territoire qui n'a jamais été cédé. Nous estimons dans ce crédit que l'annuité et la gratification représenteront un montant de $4 pour chacun des 3,000 Indiens ; nous prévoyons que les négociations coûteront $2,925, et que le traitement des commissaires, leurs frais de déplacement et de subsistance occasionneront une dépense de $3,200. Nous estimons qu'il en coûtera $6,000 pour conclure le traité et qu'il faudra payer $26,925 aux Indiens. Il s'agit ici d'un territoire absolument neuf où rien ne se fait actuellement. La grande difficulté que nous prévoyons, c'est que nous devons nous entendre avec les gouvernements provinciaux par rapport à ces réserves, parce que c'est à eux qu'il appartient de disposer des terres de la Couronne.

M. FOWLER : Je remarque qu'en certaines provinces, notamment dans la Colombie Anglaise, la question des réserves indiennes est devenue une question brûlante. Il me semble que l'on devrait prendre des mesures pour acquérir ces réserves des Indiens en leur en payant la valeur. Ainsi, les Indiens occupent, dans le voisinage de Kamloops, une grande étendue de terre dont il ne tirent virtuellement aucun revenu. Si cet état de choses ne leur est guère profitable, il gêne considérablement le mouvement de la colonisation dans cette partie-là du pays. Ce sont les réserves des Indiens qui occupent une bonne partie des meilleures terres de la Colombie-Anglaise. Le département devrait s'occuper de la question, et voir si l'on ne pourrait pas acquérir les titres des Indiens afin que ces terres soient ouvertes à la colonisation. La situation de ces réserves dans le voisinage des villes est préjudiciable aux Indiens en ce qu'elle les expose aux dangers de l'intempérance et leur ôte l'ambition de se suffire à eux-mêmes.

M. GALLIHER : Je ferai observer que j'ai attiré l'attention du ministre sur ce sujet à chacune des deux dernières sessions, lui signalant en particulier les réserves situées dans le voisinage de Kamloops, d'Agassiz, de Salmon-Arm et dans la vallée de la Similkameen. Je prie de nouveau le ministre de se rendre aux sollicitations des gens qui habitent dans le voisinage des réserves indiennes de la Colombie Anglaise.

L'honorable M. SIFTON : La difficulté réside en ce que les Indiens agissent avec plus de circonspection dans le choix des terres qu'en toute autre chose ; ils choisissent des terres propres à la colonisation et que les blancs aimeraient à acquérir. Les traités nous obligent de garder ces terres intactes pour les Indiens : nulle partie n'en peut être aliénée sans que l'on ait obtenu leur assentiment et en conformité de la loi. Nous avons tenté en différents temps de déterminer les Indiens à quitter leurs réserves, mais quand ils remarquaient que nous voulions acquérir leurs terres pour leur en donner d'autres, ils ne manquaient presque jamais de nous refuser avec obstination le consentement que nous leur demandions. Mon honorable ami de Victoria (M. Earle) a fréquemment attiré mon attention sur la situation faite à la

population de Victoria, où les Indiens possèdent, dans le cœur même de la ville, une grande étendue de terrain qu'ils s'obstinent à garder, et cela au détriment du développement de la ville et de son administration municipale. Depuis des années nous cherchons, mais en vain, à leur faire accepter d'autres terres en échange.

N'ayant pas fait d'étude particulière de la question en ce qui concerne le Nouveau-Brunswick, je ne saurais dire si l'on pourrait amener les Indiens de cette province à faire des échanges, mais les efforts que nous avons faits ailleurs sont loin d'avoir été suivis de résultats encourageants. Dans le but d'améliorer leur condition, nous cherchons à déterminer les Indiens du Manitoba à quitter leurs nombreuses petites réserves pour aller en habiter de plus grandes où ils pourraient se livrer à la fois à la pêche et aux travaux des champs, mais nos efforts ont invariablement abouti à l'insuccès. L'Indien ne tient à rien autant qu'à son titre de propriétaire du sol. La seule chose qui a permis au gouvernement de vivre en paix avec les tribus indiennes, c'est que nous ne nous sommes jamais emparés de leurs réserves sans avoir préalablement obtenu leur consentement en conformité du traité. Quoi que nous puissions obtenir d'eux par la persuasion ou par voie de dédommagement, mon honorable ami conviendra avec moi qu'il nous faut néanmoins obtenir leur consentement en conformité des conditions du traité.

Dans la Colombie Anglaise, la difficulté est plus grande encore que partout ailleurs en ce que le titre de propriété des Indiens par rapport à leurs réserves est différent au point de vue légal. Le gouvernement de cette province jouissant incontestablement du droit de réversion en ce qui concerne les réserves des Indiens, il s'ensuit que le gouvernement fédéral ne peut acquérir ces terres sans l'assentiment du gouvernement provincial. Cet état de choses complique la question d'autant plus que le gouvernement de la Colombie Anglaise a refusé d'agréer les conditions que nous avions déterminé les Indiens à accepter.

Affaires indiennes—Dédommagement aux Mississaguas d'Alnwick, pour les îles du fleuve Saint-Laurent qui leur ont été prises pour les convertir en parcs, $9,150.

M. FOWLER : Expliquez cet item.

L'honorable M. SIFTON : Ces îles du Saint-Laurent avaient été réservées pour être converties en parcs publics, et nous ne faisons qu'en porter la valeur énoncée à l'annexe du traité au crédit du fonds des Indiens. C'est à ces derniers qu'elles appartenaient et non à l'Etat.

Terres fédérales—Imputable sur le revenu—Somme supplémentaire pour appointements se rattachant au service extérieur, $10,000.

M. FOWLER Veuillez expliquer ce crédit ?

M. SIFTON.

L'honorable M. SIFTON : Cette demande d'un crédit de $10,000 est due à l'augmentation du personnel requis par l'administration des terres fédérales. Une faible partie de cette somme est destinée au Manitoba, le reste est pour le personnel des Territoires du Nord-Ouest. Lorsque je déposai mon budget supplémentaire pour l'année dernière, j'en expliquai les différents articles ainsi que les augmentations qui s'y accusent. Mon budget principal pour l'exercice 1904-1905 ayant été préparé avant que ces changements fussent effectués, il a fallu y ajouter un article correspondant à l'augmentation dont j'ai fourni l'explication lorsqu'il s'est agi de voter mon budget supplémentaire pour le dernier exercice. Il est devenu nécessaire d'augmenter considérablement le personnel de l'administration des terres fédérales dans les Territoires du Nord-Ouest, et ce crédit supplémentaire servira à solder les appointements des nouveaux employés.

Divers—Pour compléter les améliorations sur les îles du Saint-Laurent (à revoter), $3,500.

L'honorable M. FIELDING : Les mots "à revoter" ayant été inscrits par erreur il faudra les biffer.

M. FOWLER : Quel est l'objet de ce crédit ?

L'honorable M. SIFTON : Ce sont là les îles dont je parlais à l'instant. Ce crédit est destiné aux améliorations qui y sont faites. L'an dernier, il fut voté $12,000 à cette fin. Nour prévoyons qu'il nous faudra environ $1,000 de plus. Les quais coûtent un peu plus cher que nous n'avions prévu, et il faudra, sur un certain nombre d'îles, faire un peu de déboisement près des quais, travaux dons le coût est estimé à $2,500.

M. FOWLER : Quelle est, en tout, la superficie de ces îles ?

L'honorable M. SIFTON : Je ne saurais le dire au juste ; la superficie de ces îles varie entre un demi-acre et cinq acres. La plus grande, l'île au Pique-Nique, est située près de Brockville ; les autres sont échelonnées sur le fleuve jusqu'à Gananoque.

M. FOWLER : Forment-elles une centaine d'acres en tout ?

L'honorable M. SIFTON : Oui, à peu près.

Indemnité accordée à la Banque Canadiene du Commerce pour services rendus au Yukon, $12,900.

L'honorable M. FIELDING : C'est la Banque Canadienne du Commerce qui transige les affaires du gouvernement au Yukon. La première année, nous lui avons payé un et demi pour cent ; mais le chiffre de la commission est toujours allé en diminuant, et nous ne payons cette année que les trois huitièmes de 1 pour 100. Nous comptons pouvoir bientôt gérer nous-mêmes nos affaires au Yukon comme ailleurs.

Salle d'exercice militaire de Saint-Jean (à revoter), $10,000.

M. FOWLER : Que se propose-t-on de faire à propos de ce crédit ? Va-t-on se contenter de l'exercice, où le ministère a-t-il pris ses mesures pour assurer la construction d'un bâtiment.

L'honorable M. HYMAN : Je ne sache pas qu'il ait été fait des arrangements au sujet de la construction d'un bâtiment. Nous avons l'intention, cela va sans dire, de faire commencer les travaux ; mais un simple crédit de $10,000 ne nous justifierait pas, je le crains, de nous engager dans une entreprise très importante.

M. FOWLER : Je ferai observer au ministre des Travaux publics qu'il existe dans le comté d'Albert une petite ville connue sous le nom de Hillsborough, et dont la population se chiffre à 2,000 ou 2,500 habitants. Comme toute la région environnante y vient écouler ses produits, il est devenu nécessaire d'y ériger un bâtiment public où seraient le bureaux de la poste et de la douane. Il est construit de ces édifices en nombre d'endroits où la recette est moindre. Cette ville-là est la plus importante du comté d'Albert. Je ne demande rien de bien coûteux, un bâtiment de $8,000 à $10,000 ferait l'affaire .

M. HYMAN : J'ai demandé à mes fonctionnaires de me préparer une note à ce sujet, et si je dirige encore le ministère à la prochaine session, la question recevra de ma part toute l'attention qu'elle mérite.

Edifice public de Barrie—Aménagements nouveaux du bureau de poste et autres améliorations et réparations, $4,800.

M. LENNOX : Ces travaux sont-ils donnés à l'entreprise ?

M. HYMAN : Non ; il n'y a encore rien de fait.

M. LENNOX : Ce sont des travaux à être exécutés à l'intérieur ?

M. HYMAN : Oui. Il s'agit d'aménagements, de boîtes aux lettres, de parquet en tuiles, de réfection de la menuiserie, de peintures, etc.

Chatham, Ont.—Salle d'armes, $20,000.

M. BLAIN : Qui a fourni l'emplacement à Chatham ?

M. HYMAN : Il appartient à l'Etat.

Sainte-Catherine, Ont.—Salle d'exercice militaire, $60,000.

M. BLAIN : Quand les travaux seront-ils terminés ?

M. HYMAN : Ils sont donnés à l'entreprise. Les fondations seront construites dès cette année, et le bâtiment devra être terminé d'ici un an.

Edifice public de Vancouver—Montant supplémentaire, $40,000.

M. BLAIN : A combien reviendra cet édifice ?

M. HYMAN: On estime qu'il coûtera entre $250,000 et $300,000.

M. SAM. HUGHES : A quoi servira-t-il ?

M. HYMAN : Aux besoins généraux du gouvernement.

Edifices publics en général—Construction de salles d'armes, $70,000.

M. BLAIN : Comment expliquez-vous ce crédit ?

M. HYMAN : L'explication en a été donnée à l'occasion de l'étude d'un article analogue du budget principal. Il est destiné à la construction de petites salles d'armes aux endroits où il n'est pas besoin de grandes.

M. SAM. HUGHES : En sera-t-il construit une dans le comté de Victoria ?

M. HYMAN : Si l'honorable député (M. Sam. Hughes) désirait qu'il en fût établi une dans son comté, je ferais le meilleur accueil à sa demande.

M. BLAIN : Où construira-t-on ces salles d'armes ? Il y a déjà longtemps que j'ai appelé l'attention du gouvernement sur le sujet de plainte que la population du comté de Peel croit avoir à cet égard. Un crédit général comme celui-ci ne laisse pas que d'offrir certain danger.

M. HYMAN : Il n'y a guère de danger à construire deux ou trois petites salles d'armes. Ce crédit est inscrit sur la demande du ministère de la Milice.

M. BLAIN : Le ministre de la Milice a-t-il spécifié les endroits où elles seront construites ?

M. HYMAN : Non. Cela dépendra des exigences militaires.

M. BLAIN : Cette réponse est assez vague. Je le répète, ce crédit général me paraît dangereux.

M. HYMAN : Depuis deux ou trois ans qu'il en est inscrit un semblable au budget, je ne crois pas qu'il en soit résulté le moindre abus.

M. BLAIN : Si ce n'est que ces bâtiments ne sont pas érigés aux bons endroits. Un crédit général permet au ministre de les ériger où bon lui semble. Il n'est pas sans danger, à l'approche des élections, d'inscrire au budget des articles de ce genre. Il vaudrait mieux nous indiquer les endroits où les salles d'armes seront construites.

Loyers, réparations, mobilier, chauffage, etc. —Edifices publics du Yukon—Réparations, améliorations, combustible et autres approvisionnements ; éclairage, service d'eau et salaires

des concierges—Montant supplémentaire requis, $76,200.

M. SAM. HUGHES : Le ministre a-t-il par devers lui l'état des dépenses occasionnées par les bâtiments publics du Yukon ? Quelle est la population du territoire ? Il me semble que ce crédit représente une dépense de plusieurs dollars pour chaque habitant.

M. HYMAN : Cet article avait d'abord été inscrit au budget principal du ministère de l'Intérieur ; on l'en a biffé pour l'inscrire à celui des Travaux publics.

Travaux publics—Imputable sur le revenu—Ports et rivières—Nouvelle-Ecosse—Rivière-aux-Pommes—Quai, $3,000.

M. BLAIN : J'appelle l'attention du ministre sur l'article suivant que le " Mail," de Toronto, a publié dans ses colonnes :

Un bon point pour Logan.

Cette année, le budget s'élèvera à près de $76,000,000, c'est-à-dire qu'il excédera de $36,000,000 le chiffre des dépenses que faisaient les conservateurs à leur époque d'extravagance. Ce que signifie cette dépense énorme de deniers publics, le " News ", journal publié à Amherst, comté de Cumberland, N.-E., se charge de nous l'apprendre dans les termes suivants :

Ottawa, 26 juillet.—Le budget supplémentaire a été déposé sur le bureau de la Chambre hier soir. Votre représentant, M. Logan, a réussi à y faire inscrire les crédits suivants pour le comté de Cumberland :

$16,000 pour améliorations du chemin de fer à la station d'Amherst.

$5,000 pour une voie d'évitement allant de Fort-Lawrence jusqu'à la jetée d'Amherst.

$3,000 à titre de subvention au steamer " Kilkeil " pour qu'il se rende jusqu'à ladite jetée.

$1,000 pour Frederick Eaton, gravement blessé à l'explosion qui s'est produite dans le bureau de poste de Springhill.

$3,000 pour le quai d'Amherst-Point.

$3,000 pour le quai de la Rivière-aux-Pommes.

$3,000 pour l'amélioration du quai des mines de Joggin.

$3,000 pour le quai de Malagash.

$4,000 pour le prolongement de la jetée de Parrsboro.

$4,000 pour l'amélioration du port de Wallace.

$4,000 pour le port et l'élargissement du quai d'Advocate.

$3,500 pour de nouvelles améliorations aux édifices publics de Springhill.

$12,000 pour le brise-lames de Port-Greville.

Il est en outre pourvu aux moyens de faciliter davantage le trafic par chemin de fer à la station de Maccan.

Les montants ci-dessus mentionnés viennent s'ajouter aux articles suivants du budget voté en mai :

$10,000 pour la jetée d'Amherst.

$15,000 pour améliorations à la station d'Amherst.

$1,000 pour améliorations à Wentworth.

$2,000 pour de nouvelles voies de garage à la Jonction d'Oxford.

$4,500 pour améliorations au chemin de fer, à Salt-Springs.

$5,000 pour l'amélioration des installations du chemin de fer à la Jonction de Springhill, et nombre d'autres crédits de ce genre, quoique d'importance moindre.

Ces renseignements sont évidemment fournis par M. Logan même. Il apprend à ses électeurs qu'il a réussi à soutirer du trésor public des sommes considérables dans l'intérêt de la division qu'il représente. Le sentiment qui prévaut aujourd'hui à Ottawa, c'est que le trésor public est une belle proie et que le député le plus habile est celui qui sait en tirer les plus fortes sommes.

Comme l'explication de tout cela demanderait un certain temps, je demanderai au ministre si chacun de ces crédits est destiné à un seul et même comté?

L'honorable M. HYMAN : Tous ces crédits ne font pas partie du budget des Travaux publics ; plusieurs de ceux qui en font partie ont été inscrits sur la demande de la population intéressée.

M. BLAIN : Dans ce cas, le ministre ne voit pas d'inconvénient à ce que tous ces crédits soient votés pour le comté de Cumberland?

L'honorable M. HYMAN : Je le répète, un bon nombre des crédits dont l'honorable député a donné lecture ne sont pas inscrits au budget des Travaux publics. Il y a d'autres budgets que celui-ci.

M. BLAIN: On semble avoir assez d'égards pour le comté de Cumberland. Quand le ministre prévoit-il que ces deniers seront dépensés?

L'honorable M. HYMAN : Le gouvernement fera tout son possible pour faire exécuter tous les travux pour lesquels le parlement aura voté des deniers.

M. BLAIN : A-t-on autant d'égards pour quelque autre comté?

L'honorable M. HYMAN : Ce n'est pas du tout une question de comtés. En différentes parties du pays le ministère des Travaux publics a des représentants du service public ; en outre, le public s'adresse directement au ministère.

M. SAM. HUGHES : Dans la seule province de la Nouvelle-Ecosse, 92 ports reçoivent de l'aide à cette session-ci, en sus de celle qui fut accordée l'année dernière. Se trouve-t-il le long de la côte de la Nouvelle-Ecosse une seule baie qui ne soit pourvue d'un quai ?

L'honorable M. FIELDING : Allez y voir.

M. SAM. HUGHES : Comme je l'ai fait l'année dernière, je tiens à attirer cette année encore l'attention du ministre des Finances sur ce que nous ne pouvons pas obtenir un seul dollar pour l'exécution de travaux devenus nécessaires dans la province d'Ontario.

L'honorable M. FIELDING : Quels sont-ils?

M. SAM. HUGHES : Dans le seul comté de Victoria et Haliburton, il pourrait s'établir sur les lacs une route navigable d'une longueur de 100 milles. La dépense que l'on

ferait de ce chef profiterait aux quelque 40,000 personnes qui habitent les bords de ces eaux.

Les plans des travaux à exécuter sont déposés au ministère des Chemins de fer depuis 10 ou 12 ans, mais il n'a rien été fait.

Ports et rivières, N.-E.—Quai de Port-Hawkesbury—Montant supplémentaire, $2,600.

M. BLAIN : Quel est le coût total des travaux dont il s'agit ici?

L'honorable M. HYMAN : De $28,800.

M. BLAIN : Quel est le revenu ?

M. HYMAN : Le ministère des Travaux publics construit les quais, puis les remet à celui de la Marine et des Pêcheries ; c'est ce dernier qui perçoit les recettes. J'ignore ce qu'elles sont. Je ne crois pas que l'exécution de travaux de ce genre soit toujours considérée au point de vue du revenu.

M. BLAIN: Dans quel comté se font ceux-ci ?

L'honorable M. HYMAN: Dans celui d'Inverness.

M. SAM. HUGHES : Le ministre aurait-il l'obligeance de nous faire connaître la somme de trafic qui se fait en quelques-uns de ces ports ? On me dit qu'un certain nombre d'entre eux n'ont jamais été visités par un seul navire.

L'honorable M. HYMAN : L'honorable député sait peut-être ce qu'il dit, mais ce n'en est pas moins une absurdité.

M. SAM. HUGHES : Abstraction faite de celui d'Halifax, ces 92 ports sont-ils visités par plus de 92 navires ?

M. LOGAN : L'année dernière, 1,800 bâtiments sont entrés dans le port de Parrsboro' et en sont sortis.

M. SAM. HUGHES : Des charbonniers.

M. LOGAN : Non pas, des bâtiments portant cargaison générale, du bois notamment. Il va sans dire qu'ils portaient aussi du charbon ; mais c'étaient des navires à cargaison générale. L'an dernier, il a été expédié de ce port entre quatre et cinq millions de pieds de planche. Que mon honorable collègue de Peel (M. Blain) vienne dans le comté de Cumberland ; il s'étonnera qu'on n'y consacre pas plus de deniers publics aux travaux d'amélioration. Le comté de Cumberland a le pas sur tous les autres.

M. BLAIN : L'honorable député a-t-il entendu la lecture que j'ai faite de la liste de travaux publics publiée dans les journaux ?

M. LOGAN : Oui, mais je n'ai pas cru devoir prêter attention à la lecture d'un extrait de journal. Une forte partie des crédits en question font partie du budget des chemins de fer. Le chemin de fer de l'Etat ayant dans le comté de Cumberland un parcours de plus de 110 milles, le chiffre des dépenses n'a rien d'étonnant, surtout si l'on considère que le comté est borné par la mer sur trois côtés, qu'il a une longueur de plus de 100 milles, et qu'il en mesure 60 de largeur. Le comté étant considérable, il s'ensuit nécessairement que l'amélioration des services publics y occasionne de fortes dépenses.

M. BLAIN : Ce que nous blâmons, c'est que, après que nous avons laissé adopter ces sortes de crédits, un certain journal local s'avise d'en publier la liste, comme celui-là l'a fait sous le titre de " Bon point pour Logan." On se demandera naturellement comment il se fait que l'honorable député exerce assez d'empire sur le gouvernement pour en obtenir pour son comté des faveurs dont la liste tient toute une colonne de journal, quand certains comtés de la province d'Ontario ne peuvent pas se faire voter un seul dollar pour des travaux publics. A l'exception d'un bureau de poste et de travaux de peu d'importance exécutés à Port-Credit, il n'a pas été fait la moindre dépense de deniers publics dans le comté de Peel depuis quarante ans. D'autres comtés, celui de Victoria, (N.-E.), par exemple, ont été tellement comblés de faveurs que leur représentant peut aller dire aux gens : " Voyez ce que j'ai fait depuis que je représente ce comté ; voyez ce que j'ai obtenu du gouvernement libéral d'Ottawa." Voilà ce que pourra dire à ses électeurs mon honorable ami de Victoria, N.-E., (l'honorable M. Ross). Par prudence, les députés qui obtiennent d'aussi grandes faveurs du gouvernement pour leur comté devraient conseiller aux journaux libéraux d'user de discrétion en ne publiant pas d'articles sous un titre comme celui que j'ai signalé.

M. LOGAN : Ce n'est pas à moi qu'il faut demander compte de ce que publient les journaux. Le journaliste relève ces articles dans le budget et en envoie la liste à son journal. Je n'y puis rien.

M. FOWLER : Vous n'y mettez pas la main.

M. LOGAN : Certainement non. Soyons justes en ces sortes de choses. Si j'ai pu contribuer à l'inscription au budget d'un de ces crédits-là, j'ai lieu de m'en féliciter à mon titre de représentant du comté.

Ports et rivières, N.-E.—Reconstruction et réparation du brise-lames de Port-Lorne, $1,000.

M. FOWLER : Je demanderai au ministre des Finances s'il se livre là à quelque nouvelle expérience.

L'honorable M. FIELDING : Il serait heureux, vraiment, que toutes les expériences fussent couronnées d'autant de succès que celle-là.

M. FOWLER : Mais elle n'a pas réussi.

L'honorable M. FIELDING : Bien au contraire, et toute assertion non conforme à ce que je dis est dénuée de fondement.

M. FOWLER : Un partisan de l'honorable ministre, M. Nickerson, a écrit une poésie charmante intitulée : " Fielding's Folly ".

L'honorable M. FIELDING : Mon honorable ami confond ; les travaux dont il veut parler ont été exécutés à une grande distance de ceux dont il s'agit ici.

M. FOWLER : Ce sont donc deux entreprises différentes, et, comme cela, les travaux dont il s'agit ici ne sont pas ceux qui ont fait le sujet de la poésie intitulée : " Fielding's Folly " ?

L'honorable M. FIELDING : On m'a appris que la personne qui passe généralement pour avoir fourni aux députés de la gauche le renseignement qui leur a causé tant de plaisir, pour lui avoir appris que ces travaux étaient intiles, cette personne fut la première, m'a-t-on dit, à se servir de ce port.

M. SAM. HUGHES : Le port est-il situé à l'intérieur des terres ?

L'honorable M. FIELDING : Oui ; c'est une nappe d'eau de l'intérieur que l'on a convertie en port au moyen d'un passage creusé à travers la plage.

M. SAM. HUGHES : Le niveau de cette nappe d'eau était plus élevé que celui de la mer ?

L'honorable M. FIELDING : Cela dépend beaucoup de la marée.

M. BLAIN : Quel revenu tire-t-on de ce quai ?

L'honorable M. FIELDING : Aucun, mais il rapporte autant que les canaux d'Ontario.

M. BLAIN : Si les canaux ne donnent pas de revenu, la faute en est au gouvernement, je présume, puisque c'est lui qui a aboli les péages l'année dernière.

L'honorable M. FIELDING : Bravo ! c'est bien cela.

Ports et rivières, N.-E.—Pour achever le brise-lames de Tenecape, $1,700.

M. FOWLER : Tenecape est-il habité ? Les mines n'y sont plus en exploitation.

L'honorable M. FIELDING : L'endroit est habité.

L'honorable M. HYMAN : Il s'agit ici d'un faible crédit destiné au parachèvement de travaux qui ont déjà coûté $7,500.

M. FOWLER : Tenecape, si je ne me trompe, est un endroit où des mines étaient autrefois en exploitation, qui ne le sont plus depuis nombre d'années, et où il n'y a plus personne.

L'honorable M. FIELDING : Il n'est pas exact de dire que l'endroit est désert.

M. FOWLER : La population y est très éparse. Les mineurs, cela va sans dire, sont tous partis.

L'honorable M. HYMAN : Je crois savoir qu'il se fait un important commerce de bois à cet endroit-là.

M. FOWLER : Quelle quantité de bois en a été expédiée l'année dernière ?

L'honorable M. HYMAN : Je n'ai pas de renseignements particuliers ; toutefois, l'une des raisons alléguées par ceux qui ont demandé la construction de ce quai, c'est qu'il s'expédiait beaucoup de bois de cet endroit-là.

M. FOWLER : Aucun député de la Nouvelle-Ecosse ne connaît le premier mot de ce dont il s'agit ici.

L'honorable M. FIELDING : Je ne crois pas que l'honorable député soit aussi bien renseigné qu'il croyait l'être.

M. FOWLER : Comment cela ?

L'honorable M. FIELDING : Parce qu'il prétend que l'endroit est désert.

M. FOWLER : Non pas.

L'honorable M. FIELDING : Mais oui, mon honorable ami a dit que la population avait déserté l'endroit.

M. FOWLER : Les mineurs l'ont quitté, mais il y reste encore une population clairsemée. Je n'hésite pas à affirmer que l'honorable ministre des Finances ne connaît pas le premier mot de ce dont il s'agit ici.

L'honorable M. FIELDING : J'avoue que je ne suis pas allé à Tenecape depuis bien des années.

M. FOWLER : Sous ce rapport, je crois en savoir autant que le ministre des Finances.

L'honorable M. FIELDING : Je n'ai pas dit que l'honorable député n'en sait pas aussi long que moi, mais bien qu'il n'est pas aussi savant qu'il croyait l'être.

M. FOWLER : C'est précisément pour cela que j'ai droit à des renseignements.

Ports et rivières, N.-E.—Port de Yarmouth—Murs de soutènement, $10,000.

M. FOWLER : Donnez-nous des explications au sujet de ces murs de soutènement à Yarmouth.

L'honorable M. HYMAN : Il est fait mention ici de murs de soutènement, mais c'est un quai que l'on se propose de construire. Une fois construits, les murs de soutènement seront remblayés, puis ils serviront de quai. Il se fait un trafic important dans ce port. Ces travaux ne sont virtuellement que le prolongement du mur de soutènement du port.

Ports et rivières, N.-B.—Pour terminer le prolongement et la réparation du quai de Campbellton, $32,000.

M. FOWLER : Cette somme est-elle destinée au quai acquis par voie d'expropriation ?

L'honorable M. HYMAN : Oui.

M. LENNOX : Combien en coûtera-t-il, en tout, pour compléter ces travaux-là ?

L'honorable M. HYMAN : J'ai donné à ce sujet, l'autre jour, les explications les plus complètes. Un différend est né de l'achat d'un quai. Les tribunaux sont saisis de l'affaire, et il n'y a encore rien d'arrêté quant au prix du quai. Il ne sera rien dépensé tant que ce dernier n'aura pas été acquis d'une manière définitive.

M. LENNOX : Quel est le coût total des travaux ?

L'honorable M. HYMAN : Le quai actuel sera prolongé de 300 pieds, et le coût des fouilles est estimé à 7½ cents par yard.

M. SAM. HUGHES : Aucun de ces quais n'appartient à des particuliers ?

L'honorable M. HYMAN : Non ; le ministère exerce beaucoup de circonspection sous ce rapport.

M. FOWLER : Et les travaux de la Petite Rivière-au-Saumon ?

L'honorable M. HYMAN : J'ai demandé que le crédit du budget principal qui s'y rapportait fût biffé, parce que l'on ne sait pas au juste à qui appartient le quai. J'ai reçu des intéressés une dépêche où ils m'apprennent qu'ils consentent à ce que le port soit accessible à tous.

M. FOWLER : Tous les ports de cette côte-là devraient l'être. A quoi serviront les $5,000 destinés au gouvernement du Nouveau-Brunswick ? Quels quais sont-ils censés devoir payer ?

L'honorable M. HYMAN : Le gouvernement provincial fait exécuter les travaux sous la surveillance de notre ingénieur.

M. FOWLER : A-t-on l'intention de construire d'autres quais ?

L'honorable M. HYMAN : Je ne crois pas que le présent crédit s'applique à d'autres que ceux-là.

Port de Shippegan—Quai au terminus du chemin de fer de Caraquet, $5,000.

M. SAM. HUGHES : S'agit-il ici d'un quai du gouvernement fédéral ?

L'honorable M. HYMAN : Oui.

M. SAM. HUGHES : Le ministre sait-il que le chemin de fer de Caraquet est censé avoir été acheté par certaines personnes qui, à la prochaine session, s'en déchargeront sur le pays, à l'instar de la Compagnie Gibson ?

L'honorable M. HYMAN : Je n'ai pas entendu parler de cela ; mais puisque l'honorable député l'affirme, force n'est de m'en tenir à sa parole.

M. SAM. HUGHES : D'après les journaux, certaines personnes de Toronto auraient acheté le chemin dans le but de la revendre au gouvernement. Je suppose que ce quai fait partie de leur plan.

L'honorable M. HYMAN : Je ne connais rien de ce que vous dites.

M. FOWLER : Je ne sais ce que veut dire l'honorable député (M. Sam. Hughes). mais il me paraît avantageux pour l'Intercolonial et pour le pays que le gouvernement achète ces embranchements, pourvu qu'il les paie un prix raisonnable. Soucieux des intérêts de l'Intercolonial et de la population que desservent ces embranchements, je suis un fort partisan de l'achat de ces derniers par l'Etat. Cette politique permettrait à cette partie-là du pays de jouir comme les autres d'un service convenable de chemin de fer.

M. SAM. HUGHES : Je ne veux pas me mêler de cette question.

M. EARLE : Vous ne voulez pas embarrasser votre ami.

M. SAM. HUGHES : Non. Payant une forte partie de ces dépenses, la population ne tient pas à être taxée pour le bénéfice de M. Peter Ryan ou de tout autre personnage qui se fait une spécialité d'acheter ces sortes de chemins de fer pour les revendre ensuite à l'Etat. Que les Conmee, les Ryan et autres individus de leur trempe s'efforcent de favoriser leurs intérêts, fort bien ; mais il ne nous appartient pas de favoriser leurs intrigues. La construction de ce quai entre en plein dans leur projet.

L'honorable M. HYMAN : Il n'en est rien, je nie cette assertion.

M. SAM. HUGHES : Qu'en sait l'honorable ministre? Je ne crois même pas qu'il sache où se trouve Caraquet. Je suppose qu'il a dû inscrire ce crédit-là sur la demande de certains représentants des provinces maritimes.

M. FERGUSON : Voici dix ans que la population du comté de Gloucester réclame la construction de ce quai ; il en était question bien avant que l'on entendît dire que le chemin de fer de Caraquet devait changer de propriétaires. Etant construit au bon endroit, le quai accommodera les habitants de Shippegan et des îles Miscou. Après avoir longtemps cherché à obtenir ce crédit, je n'ai réussi que cette année à le faire inscrire au budget.

M. SAM. HUGHES : N'y avait-il pas de quai au terminus de ce chemin de fer avant cela?

M. TURGEON : Non.

M. SAM. HUGHES : Comment fait-on pour mettre les marchandises à bord des wagons?

M. TURGEON : Elles arrivent sur de grands bâtiments et on les transborde sur de petits bateaux, ce qui occasionne beaucoup d'ennuis et de grande dépenses.

Barrie, Ont.—Débarcadère et dragage, $2,500.

M. LENNOX : Ces travaux seront-ils exécutés à Barrie même?

L'honorable M. HYMAN : A Allandale.

M. LENNOX : Quand le seront-ils?

L'honorable M. HYMAN : J'étudierai demain la question avec l'ingénieur. Ce dernier est d'avis qu'ils peuvent être exécutés tout de suite.

M. LENNOX : Le quai actuel est en assez mauvais état. Le nouveau sera-t-il construit en bois?

L'honorable M. HYMAN : Oui.

M. LENNOX : Ne vaudrait-il pas mieux le construire en ciment?

Amélioration du port de Hamilton, $30,000.

L'honorable M. HYMAN : Si l'honorable député le désire, nous pourrons le construire en ciment, mais il coûtera nécessairement plus cher

M. LENNOX : Il serait bon de voir s'il ne serait pas plus profitable et plus économique, en fin de compte, de le construire en ciment.

M. BARKER : Où seront exécutés ces travaux d'amélioration, et quelle en sera la nature?

L'honorable M. HYMAN : Il s'agit de la construction d'une jetée de protection qui servira en même temps de quai. D'une longueur d'environ 1,600 pieds, cette jetée s'étendra en avant du port entre les rues Sainte-Catherine et Wellington.

M. BARKER : Creusera-t-on le port à cet endroit-là, ou les travaux seront-ils exécutés sur la terre ferme?

L'honorable M. HYMAN : Sur la terre ferme. Il se fera cependant du dragage au cours de l'exécution des travaux.

Amélioration du Sault Sainte-Marie—Compensation à W. H. Plummer, en règlement entier et final de toute réclamation relative au transport à la Couronne du quai dont il était propriétaire, $7,000.

M. SPROULE : Il me semblait que l'on avait acheté ce quai-là.

L'honorable M. HYMAN : Le gouvernement l'a acheté il y a quelques années au prix de $1. L'affaire avait été négociée par le ministère des Travaux publics. Le quai fut ensuite remis au ministère de la Marine et des Pêcheries. Le marché ne fut jamais conclu d'une manière définitive. Il y a au ministère une volumineuse correspondance à ce sujet. Le présent crédit représente la valeur du quai, d'après l'estimation faite par nos fonctionnaires, à l'époque où il en fut pris possession.

M. LENNOX : Le gouvernement a-t-il projeté d'importantes améliorations au Sault Sainte-Marie?

L'honorable M. HYMAN : Nous prolongeons ce quai dont les travaux sont déjà donnés à l'entreprise.

M. LENNOX : Je veux parler du parachèvement de la façade riveraine du port.

L'honorable M. HYMAN : Le ministère ne se propose pas de faire exécuter maintenant des travaux de ce genre.

Rivière Severn—Enlèvement des obstructions à la chute Macdonald, $3,400.

M. SAM. HUGHES : Le ministre aura soin, je présume, en enlevant ces obstructions, de ne pas créer d'embarras au ministère des Chemins de fer et Canaux en abaissant le niveau de l'eau.

M. LENNOX : Des représentations ont été faites au gouvernement il y a environ un an, au moment où l'on croyait qu'il allait faire baisser le niveau du lac Simcoe en enlevant de la rivière Severn les obstacles qui en gênent le cours. Les riverains du lac Simcoe diffèrent d'opinion sur le sujet.

L'honorable M. HYMAN : Advenant le cas où il résulterait quelque inconvénient de ce genre, le ministère se propose d'y obvier en établissant les barrages nécessaires.

Port de Whitby—Dragage, $10,000.

M. SAM. HUGHES : Il ne s'agit pas ici d'un port public.

L'honorable M. HYMAN : Ce crédit est destiné à des travaux de dragage, et non à l'amélioration de quais ou autres entreprises de ce genre.

M. SAM. HUGHES : Mais nul ne peut se servir de ce port là sans payer. Je m'oppose donc encore à cette manière d'agir comme je le faisais sous le régime conservateur. Je prétends que l'on devrait user de quelque méthode dans la répartition des deniers publics. Le gouvernement fédéral améliore les ports où des particuliers possèdent des quais dont la valeur se trouve ainsi augmentée. Il arrive souvent que ces propriétaires de quais désirent s'en défaire ; or, la valeur additionnelle que leur donne le gouvernement en facilite la vente.

L'honorable M. HYMAN : Mais les travaux ont leur utilité en ce qu'ils facilitent l'usage de ports.

M. BLAIN : Qui est propriétaire de ce quai-ci ?

M. SAM. HUGHES : La " Port Whitby Harbour Company ".

M. BLAIN : Le budget principal renfermait-il quelque crédit destiné à ces travaux-là ?

L'honorable M. HYMAN : Non.

M BLAIN : Ce crédit permettra-t-il de terminer les travaux ?

L'honorable M. HYMAN : Nous le prévoyons.

M. BLAIN : Quelle drague y emploira-t-on?

L'honorable M. HYMAN : Une des nôtres?

M. BLAIN : Prévoit-on que les travaux seront terminés cette année ?

L'honorable M. HYMAN : Oui ; si nous avons quelque drague disponible. Il arrive assez fréquemment que le ministère—je ne dirai pas qu'il se trompe—est déçu dans ses prévisions. Il arrive parfois qu'une tempête retarde les travaux ; d'autres fois, ce sont les dragues qui se brisent ; mais s'il ne se produit rien d'anormal, les travaux devront être terminés à l'automne.

M. LOGAN : Je signale ce crédit à votre attention, M. le président, ainsi qu'à celle de mes honorables collègues de Victoria-nord (M. Sam. Hughes) et de Peel (M. Blain) qui se scandalisent si fort de ce que la Nouvelle-Ecosse, bien que virtuellement entourée par la mer, reçoit la maigre somme de $200,000 pour des travaux de ce genre, tandis que la province d'Ontario, qui ne touche pas du tout à la mer, reçoit de ce chef $403,-435. Pour me servir du langage du représentant de Victoria-nord, je demanderai s'il se trouve encore dans cette province-là un seul endroit où l'on pourrait construire un quai ou un brise-lames

M. SAM. HUGHES : Je ferai observer à l'honorable député que l'on pourrait transporter la Nouvelle-Ecosse toute entière dans un seul des comtés de la province d'Ontario sans qu'elle le remplît. La population du seul comté d'York est plus considérable que celle de la province de la Nouvelle-Ecosse.

L'honorable M. HYMAN : En ce qui me concerne, je dois dire que je ne m'inspire, dussent les travaux être exécutés dans Ontario, la Nouvelle-Ecosse ou ailleurs, que du seul souci les intérêts publics.

M. SPROULE : On pourrait précipiter la Nouvelle-Ecosse dans le Saint-Laurent sans qu'il en subsistât jamais d'autre trace qu'une odeur du mauvais whiskey.

M. LOGAN C'est néanmoins à cette province-là que l'honorable député (M. Sproule) est obligé de s'adresser pour se trouver un chef.

Ports et rivières de la Colombie Anglaise, $34,500.

M. LENNOX : Je pourrais profiter de ce crédit pour soulever certaine question que je voudrais discuter, mais j'attendrai pour cela que nous en soyons rendus à l'étude des crédits en dernière épreuve, qui aura lieu à la prochaine séance.

L'honorable M. HYMAN : Il est juste de dire que je me suis entendu avec mon honorable ami (M. Lennox) au sujet du crédit dont nous prendrons occasion pour discuter certaine matière.

Dragage—Nouvel outillage de dragage—Provinces maritimes—Somme supplémentaire (à voter de nouveau), $50,000.

M. FOWLER : Où fait-on construire cet outillage ?

L'honorable M. HYMAN : Il s'agit de la construction d'une nouvelle drague hydraulique dont l'entreprise a été adjugée à la Compagnie Polson, de Toronto .

Dragage—Otnario et Québec—Somme supplémentaire, $55,000.

M. SAM. HUGHES : Pourquoi cet article est-il ainsi rédigé ?

L'honorable M. HYMAN : Nombre de dragues passent d'une province à une autre.

M. SAM. HUGHES : Le crédit est-il destiné à la construction de dragues nouvelles ?

L'honorable M. HYMAN : Non, à des travaux de dragage.

M. SAM. HUGHES : Dans ce cas, pourquoi ne le spécifiez-vous pas, au lieu de donner à penser qu'il s'agit de draguer ?

L'honorable M. HYMAN : Cet article a toujours été rédigé de la sorte.

M. SAM. HUGHES : Et je m'y suis toujours opposé. Nous ne savons pas si le crédit est destiné à la province d'Ontario ou si c'est celle de Québec qui en bénéficie.

M. BLAIN : Il s'agit d'une somme additionnelle ; quelle somme a été votée en premier lieu ?

L'honorable M. HYMAN : Les deux crédits représentent une somme de $150,000.

Ponts et chaussées—Pont de Bryson—Reconstruction des piles et des abords—Somme supplémentaire, $5,000.

L'honorable M. HYMAN : Construit sur l'Ottawa, au village de Bryson, ce pont relie une île au rivage.

M. SAM. HUGHES : Ces travaux ne sont pas du domaine fédéral, l'île et le pont étant tous deux situés dans la province de Québec.

M. McCOOL : Ce pont en fer fut construit par les soins du gouvernement fédéral sur des piles en bois qui se sont pourries et qu'il faut remplacer. Il met l'île Calumet en communication avec le rivage de la province de Québec, dans laquelle il est entièrement situé.

Sir WILLIAM MULOCK : C'est un pont du gouvernement fédéral.

M. SAM. HUGHES : A tout événement, il est situé dans la province de Québec.

Ponts et chaussées—Pour payer le travail fait par des sauvages et des Métis sur le chemin d'hiver entre le Petit Lac des Esclaves et le Lac aux Esturgeons, Territoire d'Athabaska, sous la direction du révérend A. Desmarais, $800.

L'honorable M. SIFTON : Le missionnaire au Petit Lac des Esclaves a déclaré avoir fait exécuter ce travail par les Indiens. On semble n'avoir pas su au juste par qui le faire payer, et l'on a fini par s'adresser au gouvernement fédéral, celui-ci n'avait pas directement autorisé l'exécution de ce travail, mais comme il a été fait et que l'on avait donné à entendre aux Indiens qu'ils seraient payés, j'ai conseillé de demander au parlement de régler cette réclamation.

M. SAM. HUGHES : Qui touchera l'argent?

L'honorable M. SIFTON : Les Indiens qui ont fait le travail.

M. FOWLER : Est-ce un chemin permanent ?

L'honorable M. SIFTON : Oui ; je ne me rappelle pas la longueur qu'il a.

M. FOWLER : Je m'étonne que, sans y être autorisé par qui que ce soit, ce missionnaire ait pris sur lui de faire construire par des Indiens un chemin dont on vient maintenant réclamer le paiement au gouvernement fédéral.

Lignes de télégraphe—Québec—Pour le règlement de la réclamation de F. C. Bickerdike, réclamation se rattachant à l'entreprise du transport de poteaux télégraphiques, de la rivière Saguenay à divers points de la rive nord du golfe Saint-Laurent, $3,500.

M. FOWLER : Quel est ce M. Bickerdike ? Est-ce un parent du député de ce nom ?

L'honorable M. HYMAN : Le crédit est destiné au paiement de travaux dont l'entreprise a été adjugée à M. Bickerdike.

M. FOWLER : Quel est ce M. Bickerdike ?

L'honorable M. HYMAN : Je crois qu'il est le fils de notre honorable collègue.

Lignes de télégraphe—Colombie Anglaise—Ile de Vancouver—Ligne de téléphone de l'île Salt-Spring—Nouveau prolongement sur cette île, $350.

M. SPROULE : L'un de nos collègues de la gauche désirant faire quelques observations au sujet de certains de ces item concernant la Colombie Anglaise ou le Yukon, je suppose qu'on le lui permettra à l'occasion de la dernière épreuve.

L'honorable M. HYMAN : Sans doute.

Levé hydrographique des sources de la rivière Ottawa et de ses tributaires, dans le but de trouver moyen de régler les niveaux des biefs supérieurs de ces cours d'eau, afin de faciliter davantage la navigation, le flottage du bois, etc.—(à voter de nouveau, $5,000), $15,000.

M. SAM. HUGHES : Ce levé hydrographique a-t-il pour objet la recherche des moyens de retenir les eaux?

L'honorable M. HYMAN : Oui.

M. SAM. HUGHES : Pour faciliter la navigation ou le flottage du bois ?

L'honorable M. HYMAN : Les deux.

M. SAM. HUGHES : Le ministre des Travaux publics trouvera au ministère des Chemins de fer un plan dressé depuis de longues années au sujet de l'endiguage des eaux le long du canal de la Trent et dans le comté de Haliburton. Je le prie de vouloir bien étudier ce plan dans le but d'aviser aux moyens de faire exécuter des travaux de ce genre en ces endroits-là.

L'honorable M. HYMAN : Je vais prendre note de cela.

Edifices publics—Nouvelle-Ecosse—Glace-Bay—Edifice public—Supplément, $5,000.

L'honorable M. FIELDING : Dans la plupart des cas, l'on commence par demander un crédit de $5,000 pour chaque bâtiment public, mais il nous faut davantage dans le cas actuel. La population de Glace-Bay a considérablement augmenté, et la somme de $5,000 ne suffirait même pas à l'achat de l'emplacement nécessaire. C'est pourquoi nous avons jugé à propos de porter le crédit à $10,000. Glace-Bay étant une ville importante, il s'ensuit qu'un emplacement y coûte nécessairement plus cher qu'en certains autres endroits.

Ports et rivières—Nouveau-Brunswick—Grande rivière au Saumon—Eperon et brise-lames combinés, $4,300.

M. TUCKER : Dois-je comprendre qu'on n'applique des crédits qu'aux seuls ports de l'Etat?

L'honorable M. HYMAN: C'est ce que j'ai déjà dit en réponse à mon honorable ami (M. Fowler).

M. FOWLER : Il s'agissait alors de la Petite rivière au Saumon.

L'honorable M. HYMAN : C'est de ce port-ci que je voulais parler ; l'autre appartient déjà à l'Etat. Il ne sera rien dépensé tant que ce port-ci ne nous appartiendra pas.

M. FOWLER : Faudra-t-il payer pour l'acquérir ?

L'honorable M. HYMAN : Non.

M. FOWLER: De quels travaux s'agit-il ?

L'honorable M. HYMAN : Du prolongement de brise-lames actuel.

Milice, $422,985.90.

M. FOWLER : Quel est ce monument que vous faites ériger sur le terrain de la garnison d'Annapolis ?

Sir FREDERICK BORDEN : C'est un monument destiné à rappeler les premiers temps d'Annapolis.

M. SAM. HUGHES : Quel est ce monument Erié ?

Sir FREDERICK BORDEN : C'est un monument semblable aux autres qu'il y a dans le pays.

M. FOWLER : Quel événement la plaque fixée au rocher de la citadelle de Québec sert-elle à rappeler ?

Sir FREDERICK BORDEN : La victoire remportée par les troupes anglaises et canadiennes sur celles du général Guy Carleton.

Milice—Dépenses diverses et imprévues, $5,500.

M. SAM. HUGHES : Le ministre aurait-il la bonté de nous expliquer un certain article paru dans les journaux et dans lequel il est dit que l'officier directeur de l'école de mousqueterie a renvoyé chez eux un certain nombre de militaires appartenant à des familles respectables ? J'ai lu cet article, mais je n'ai pas encore eu le temps de faire de recherches à ce sujet. Je me propose d'en faire demain. Je ne crois pas que ce qui est dit dans les journaux soit exact.

M. FOWLER : L'officier directeur aurait-il ce pouvoir ?

Sir FREDERICK BORDEN : Il ne pourrait certainement pas agir ainsi sans de bonnes raisons.

M. SAM. HUGHES : J'espère que le ministre va étudier cette question avec beaucoup de soin, car les officiers, sous prétexte de remplir leur devoir, sont trop portés à maltraiter les soldats. Il y a d'autres procédés que celui-là à employer à leur égard.

Bureau de l'auditeur général—Sommes additionnelles nécessaires pour les dépenses casuelles, $2,000.

M. SPROULE : Qu'avez-vous fait à l'auditeur général ?

L'honorable M. FIELDING : Nous ne lui avons rien fait.

M. SPROULE : Allez-vous accepter sa démission ou bien le mettre plus à même de remplir son devoir ?

L'honorable M. FIELDING : L'auditeur général a offert sa démission ; nous ne l'avons pas acceptée, et les choses en sont là.

M. SPROULE : On nous a donné ce renseignement il y a déjà plusieurs semaines et nous voulons savoir ce que va faire le gouvernement. Va-t-il renvoyer l'auditeur général ?

L'honorable M. FIELDING : Non ; nous le pourrions pas.

M. SPROULE : Allez-vous accepter sa démission ?

L'honorable M. FIELDING : Je ne le sais pas. On a prétendu que nous étions désireux de nous débarrasser de l'auditeur général, mais on s'est trompé. Il a offert sa démission, mais je ne saurais dire, pour le moment, ce que nous allons faire à cet égard.

M. SAM. HUGHES : Le gouvernement devrait accepter sa démission avant l'élection générale, car il a établi un excellent précédent en refusant de reconnaître des nominations faites après l'élection de 1896.

M. SPROULE : Si je comprends bien, l'honorable ministre prétend que le gouvernement ne désire pas accepter la démission de l'auditeur général. J'ai compris que l'auditeur général était bien disposé à rester à son poste si on amendait la loi de façon à lui donner l'autorité qu'il demande pour remplir son devoir, et lui accorder plus d'espace et plus d'aide. Le gouvernement a-t-il décidé de faire droit à la requête de l'auditeur général ?

L'honorable M. FIELDING : Je n'ai reçu aucune requête au sujet de l'espace additionnel dont on vient de parler. Quant à l'aide, nous avons accordé à l'auditeur général tout ce qu'il demandait.

M. FOWLER : De quels commis avez-vous recommandé l'avancement ?

L'honorable M. FIELDING : M. H. Gross a été promu de la seconde classe à la première ; il touchait $1,300, il touchera $1,500. Mademoiselle O'Connell. MM. Brown, Folkins et Stevens ont été promus de la seconde classe cadette à la seconde classe. Mademoiselle O'Connell touchait $900, elle touchera $1,000. Les appointements de M. Brown ont été portés de $875 à $1,200, ceux de M. Folkins de $850 à $1,200, et ceux de M. Stevens, de $800 à $1,200.

M. FOWLER : Les appointements de M. Sherwood n'ont-ils pas été augmentés ?

L'honorable M. FIELDING : Son nom fut d'abord inscrit au tableau d'avancement, mais une note de l'auditeur général nous dit qu'il n'a pas passé l'examen spécial à cette fin.

M. FOWLER : On a été sévère dans ce cas, car il ne lui était pas nécessaire de passer un examen pour obtenir de l'avancement. Cela n'est pas nécessaire pour les employés faisant partie du bureau de l'auditeur général. L'année dernière on avait inscrit un item au budget au sujet de l'augmentation des appointements de M. Sherwood. Cet item fut biffé et M. Sherwood fut obligé de passer un examen qui eut pour objet l'ouvrage expédié dans le bureau même de l'auditeur général et qui fut dirigé par l'auditeur général lui-même.

L'honorable M. FIELDING : C'est l'auditeur général qui s'occupe seul de toutes ces questions, et ce sont ses décisions que je viens de citer.

M. FOWLER : Dans certains cas ses décisions sont arbitraires. Il y a une vingtaine d'années que M. Sherwood est employé là, et l'auditeur général devait d'abord lui

donner de l'avancement sans examen. On conçoit combien un examen peut être difficile pour quiconque a perdu depuis des années l'habitude d'étudier. Je ne sais quel caprice l'auditeur général a voulu satisfaire, mais M. Sherwood fut très humilié de se voir traiter de la sorte après avoir été inscrit au tableau d'avancement. Je désire tout simplement protester contre ce que l'auditeur général fait là.

L'honorable M. FIELDING : L'auditeur général paraît tout d'abord avoir songé à augmenter les appointements de M. Sherwood, car il y a une augmentation de $175 d'inscrite en sa faveur. Mais à en juger d'après sa note, il ne désire pas lui accorder cette augmentation. Il est arrivé une couple de fois que certains employés de son bureau se soient plaints à moi d'une prétendue injustice de sa part et je leur ai répondu que pour ce qui est des avancements, il est seul juge.

M. SAM. HUGHES : Dans le présent cas, le manquement a été fort léger. J'ignore si le ministre consulte l'auditeur général, maintenant, mais s'il le consultait il pourrait arriver à accorder cette augmentation. Je crois que l'auditeur général aurait raison de l'accorder.

L'honorable M. FIELDING : L'auditeur général sait fort bien qu'il est seul juge de cette question. Je lui ai dit d'accorder de l'avancement selon qu'il le jugerait à propos. Je ne connais pas du tout ses employés et je ne suis aucunement en état de dire ce que vaut leur travail.

M. SAM. HUGHES : M. Sherwood peut avoir mécontenté l'auditeur général en ne supportant pas le ministre des Finances dans son département.

L'honorable M. FIELDING : Les employés du département de l'auditeur général ont fait leur devoir et je ne crois pas qu'un seul d'entre eux ait mécontenté ce haut fonctionnaire à ce sujet.

M. SPROULE : Quel est le traitement de l'auditeur général ?

L'honorable M. FIELDING : Je crois qu'il est de $4,000. Il est fixé par statut.

M. SPROULE : Vous n'avez pas l'intention d'accorder une augmentation ?

L'honorable M. FIELDING : Nous ne nous proposons pas de modifier le statut à présent.

M. FOWLER : L'honorable ministre n'a-t-il pas le pouvoir de renverser les décisions de l'auditeur général ?

L'honorable M. FIELDING : Pas au sujet des avancements. Je crois que le droit de décider des avancements appartient à l'auditeur général.

M. SPROULE : M. Sherwood touche-t-il les appointements les plus élevés qui soient attribués à la classe à laquelle il appartient ?

L'honorable M. FIELDING : Non.

M. SPROULE : Pourquoi ne pas lui accorder l'augmentation à laquelle il a droit comme appartenant à cette classe ?

L'honorable M. FIELDING : Il recevra certainement une augmentation statutaire.

M. FOWLER : Il ne l'aura pas cette année, à moins que nous ne la votions.

L'honorable M. FIELDING : La somme des crédits demandés suffira à payer son augmentation statutaire.

M. FOWLER : J'espère que l'honorable ministre des Finances va voir à ce que M. Sherwood l'obtienne. Nous avons droit de la lui accorder sans consulter l'auditeur général.

L'honorable M. FIELDING : Je ne crois pas que nous ayons ce droit à moins que l'auditeur général ne recommande l'augmentation. Quoi qu'il en soit, je ne voudrais pas prendre sur moi d'accorder cette augmentation-là. Nous sommes obligés de différer d'opinion avec l'auditeur général dans certains cas, et le moins que nous puissions faire, c'est de lui laisser la direction absolue de son bureau, et même le droit de se tromper.

M. FOWLER : Si les erreurs causent du tort à un bon employé, je ne crois pas qu'il faille les approuver. Il ne devrait pas avoir droit de choisir des favoris et d'empêcher d'autres employés d'être traités selon leur mérite.

Sir WILLIAM : Qui va le juger ?

M. FOWLER : Le ministre.

Sir WILLIAM MULOCK : L'auditeur général est un employé de la Chambre et non pas du gouvernement.

M. FOWLER : Il ne s'agit pas de le juger ou de le condamner, mais seulement de renverser sa décision. Je crois qu'il peut arriver à un homme de s'inspirer plutôt de ses sentiments personnels que de l'honneur, et de se conduire, pour cette raison, d'une façon injuste. Je suis d'avis que c'est ce qui est arrivé dans le présent cas.

M. LENNOX : Je ne puis dire que j'approuve l'honorable député (M. Fowler). Il serait impossible à l'auditeur général de diriger les affaires de son département si nous allions renverser ses décisions dans des questions comme celle-ci.

M. FOWLER : Pourquoi ?

M. LENNOX : Parce qu'il a tout le personnel sous ses ordres et que si son prestige n'était pas maintenu, il aurait beaucoup plus de difficulté à expliquer la besogne qui lui incombe.

M. FOWLER : Il peut en appeler à César.

M. LENNOX : Mais l'honorable ministre des Finances ne tient pas à jouer le rôle de César. Le traitement de l'auditeur général est de $4,000. Il y a quelques années qu'il est de $4,000 ; autrefois il était moins élevé, mais on l'a porté à ce chiffre-là. Le ministre du Commerce a prétendu dans ce temps-là qu'il devait être d'au moins $4,200. Il a été fixé à $4,000 par l'ancien gouvernement, à une époque où la vie coûtait beaucoup moins cher qu'aujourd'hui. Je crois que le gouvernement actuel devrait étudier sérieusement la question d'augmenter le traitement de l'auditeur général. Je suis heureux d'apprendre que l'honorable ministre des Finances a exprimé le désir que l'auditeur général conservât son poste. Mais je dirai au gouvernement que s'il se retirait et devait être remplacé, on ne pourrait guère s'attendre à ce que le nouveau titulaire exigeât moins de $4,000 pour commencer. Il y a déjà vingt-six ans que l'auditeur général actuel est entré en fonctions, et il me semble qu'il aurait droit à une certaine reconnaissance de notre part. Vu le chiffre élevé des appointements attachés à des situations de moindre importance, je crois que le traitement de l'auditeur général devrait être considérablement augmenté.

Bureau des examinateurs du service civil—Somme additionnelle nécessaire pour faire face aux examens, $450.

M. BLAIN : A mesure que se poursuit l'étude du budget, je m'aperçois que le gouvernement a beaucoup d'employés qui n'ont pas passé d'examen du service civil. A quoi bon un bureau d'examinateurs du service civil si l'on accorde de l'emploi à ceux qui n'ont pas passé d'examen ?

L'honorable M. FIELDING : Ce sont des cas exceptionnels que l'honorable député (M. Blain) a remarqués. Je crois avoir raison de dire que les cinq-sixièmes et peut-être les neuf-dixièmes de ceux qui sont nommés à des emplois dans le service civil ont passé l'examen. Naturellement, il y a des cas particuliers qui exigent un vote spécial du parlement.

M. BLAIN : Le directeur général des Postes (sir William Mulock) m'a paru dire qu'il est presque impossible de se conformer à la loi, quant au département des Postes.

Sir WILLIAM MULOCK : J'ai dit qu'il y a des cas exceptionnels. Un cas de cette nature. c'est celui d'un certain employé nommé depuis plusieurs années, mais qui s'était montré digne d'un poste plus élevé que celui qu'il occupait.

M. BLAIN : L'honorable ministre n'a-t-il pas dit qu'il faisait d'abord les nominations et donnait ensuite aux élus l'occasion de passer l'examen du service civil ?

Sir WILLIAM MULOCK J'ai parlé des courriers-convoyeurs. J'ai dit que le Pacifique avait inauguré, cet été, le service d'un train transcontinental, mais que personne ne pouvait dire si ce service serait permanent. Nous avons pris à notre emploi plusieurs courriers-convoyeurs dont un grand nombre ont passé l'examen mais dont quelques-uns ne l'ont pas passé. Nous ne les emploierons peut-être que pour un certain temps. Lorsque nous les avons engagés, nous pensions que vers le premier octobre leurs services ne seraient peut-être plus requis.

Législation—Sénat—Somme additionnelle nécessaire pour les dépenses casuelles, $11,000.

M. FOWLER : N'y a-t-il pas de limite aux dépenses que peuvent faire ces vénérables messieurs ? Le ministre leur accorde-t-il tout ce qu'ils demandent ? Le corps dont ils font partie me semble très inutile. Lorsque ces messieurs n'ont pas autre chose à faire ils s'occupent d'augmenter les appointements de leurs employés, à qui il est alloué aujourd'hui, environ un tiers de plus qu'à ceux de la Chambre des communes. Je vois aussi qu'il y a là un item de $2,000 pour frais d'une commission spéciale. Cela a-t-il rapport à la question de la "Mutual Reserve"

L'honorable M. FIELDING : Nous pourrons nous compter heureux de ne pas payer plus cher. Ce crédit est destiné au paiement des frais de l'année dernière.

M. BLAIN : Je vois qu'on accorde des gratifications aux représentants de feu l'honorable M. James Dever et de feu l'honorable M. Reid. Qu'a-t-on fait par rapport aux représentants de feu l'honorable M. Aikins ?

L'honorable M. FIELDING : J'ignore si l'honorable sénateur Aikins est venu ici au cours de cette session, mais il est mort depuis la préparation du budget et nous n'avons pu inscrire de crédit en faveur de ses représentants. La considération que nous avons eue pour les représentants des deux autres défunts, nous l'aurons pour ceux de feu le sénateur Aikins. Cependant, je doute qu'il nous soit possible d'accorder une gratification à ces derniers au cours de la présente session, parce qu'il nous faudrait préparer un autre budget, mais nous le ferons plus tard.

M. BLAIN : M. Aikins s'est rendu ici au cours de la présente session.

Cour Suprême du Canada—Pour pourvoir aux appointements de E. R. A. Taschereau, $1,250.

M. SPROULE : Le gouvernement a-t-il jamais reçu de communication du juge Taschereau au sujet de l'interview qu'il aurait accordé en Angleterre ? Il est vrai que, de retour ici, il a accordé une autre interview à peu près aussi répréhensible que la première, qu'il nie avoir accordée.

L'honorable M. FIELDING : Le gouvernement ne peut exiger qu'un juge de la

cour Suprême lui rende compte de ses dires. Les juges de cette cour ne sont pas nos fonctionnaires.

M. SPROULE : Je m'imaginais que l'amour-propre aurait dû le déterminer à s'expliquer, et que s'il s'y était refusé, le gouvernement aurait dû lui demander une explication.

L'honorable M. FIELDING : Il ne conviendrait pas au gouvernement de demander à un juge de lui rendre compte. Les juges ne sont pas nos fonctionnaires.

M. SPROULE : Cependant, ne vaudrait-il pas mieux lui demander de rendre compte que de proposer sa mise en accusation dans cette Chambre ? Car, enfin, s'il a prononcé les paroles qu'on lui attribue, il n'y a pas le moindre doute qu'il peut être mis en accusation ; il n'y a pas non plus le moindre doute qu'il le serait si le fait était prouvé.

M. S. FOWLER : Ce langage est certainement déplacé dans la bouche d'un juge, surtout d'un juge de la plus haute cour du pays. C'est là une ingérence pour le moins très injustifiable.

M. SAM. HUGHES : Non seulement injustifiable, mais le langage dont le juge Taschereau admet s'être servi en Angleterre—

Sir WILLIAM MULOCK : Ce n'est pas admis.

M. SAM. HUGHES : Oui. Il a lui-même admis avoir prononcé ces paroles dans une conversation privée, puisqu'il dit qu'il a parlé privément et non en public. Voilà qui est tout simplement scandaleux et qui fait voir à quelles intrigues on a recours pour donner publicité à ces paroles. A tout événement, ceux qui connaissent ce viellard sont depuis longtemps sous l'impression qu'il est tombé en enfance, et ce qu'il a pu dire importe peu.

L'honorable M. FIELDING : Je crois que nous ne devrions pas profiter de la situation que nous occupons ici pour attaquer ce citoyen haut-placé. Il est absent et ne peut répondre lui-même. Il n'est pas notre employé et nous ne saurions lui demander de rendre compte au parlement d'une autre façon que celle prévue par la loi.

M. SAM. HUGHES : Je n'hésite pas à dire que si certains juges du Canada se permettent d'agir comme l'ont fait un certain nombre d'entre eux depuis quelque temps ils entendront parler de leurs actes à leur grand regret. Ainsi, dans la cause de Stratton, à Toronto, il s'est passé des choses tout simplement scandaleuses pour la magistrature.

L'honorable M. BRODEUR : Je soulève une question d'ordre. Je ne crois pas que l'honorable député—

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre n'a pas droit d'aller au delà—

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. SAM. HUGHES : Pas de dictature. Le président—

L'honorable M. BRODEUR : Je soulève une question d'ordre.

M. SAM. HUGHES : Que l'honorable ministre nous dise ce qu'est cette question d'ordre

L'honorable M. BRODEUR : C'est ce que je veux faire. L'honorable député doit savoir qu'il est absolument contraire aux règlements de la Chambre—

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre n'a pas à me faire la leçon. Qu'il expose sa question d'ordre.

L'honorable M. BRODEUR : C'est ce que je vais faire si l'honorable député veut bien me le permettre.

M. SAM. HUGHES : Il ne s'agit pas ici d'appartements meublés à $4,000 par année.

L'honorable M. BRODEUR : Voici : L'honorable député sait fort bien qu'il est tout à fait contraire aux règlements de la Chambre de prononcer la moindre parole irrespectueuse à l'égard des juges. Il n'y a qu'un moyen auquel on puisse avoir recours pour attaquer un juge, c'est la requête demandant sa mise en accusation.

M. SAM. HUGHES : M. le président, l'honorable ministre n'expose pas sa question d'ordre, il prononce un discours.

Quelques VOIX : Asseyez-vous !

M. SAM. HUGHES : Exposez-nous votre question d'ordre et je vais m'asseoir.

L'honorable M. BRODEUR : C'est ce que je fais.

M. SAM. HUGHES : Je ne permettrai pas à l'honorable député de prononcer un discours.

L'honorable M. BRODEUR : L'honorable député n'ignore pas qu'il doit s'asseoir lorsqu'on soulève une question d'ordre.

M. SAM. HUGHES : Je soulève moi-même une question d'ordre. L'honorable ministre n'a pas droit de prononcer un discours ; c'est au président qu'appartient le droit de rendre une décision sur la question d'ordre.

L'honorable M. BRODEUR : Les règlements de la Chambre défendent absolument à un député de parler contre un juge.

M. le PRESIDENT (M. Cowan) : L'honorable ministre du Revenu de l'intérieur est à exposer sa question d'ordre.

L'honorable M. BRODEUR : La requête demandant la mise en accusation est le seul moyen auquel on puisse avoir recours pour attaquer un juge, et tant qu'une requête de cette nature n'a pas été présentée, aucun député n'a droit de prononcer la moindre parole irrespectueuse à l'égard d'un juge.

M. SPROULE : L'honorable ministre à l'air de croire qu'il est président ; il vient

nous dire quelle est la règle à suivre. Je soumets respectueusement que tout ce qu'il peut faire, c'est de demander au président si l'honorable député de Victoria agit en conformité des règlements en disant ce qu'il dit.

L'honorable M. BRODEUR : Je prétends qu'il viole les règlements.

L'honorable M. FIELDING : Tenons-nous en à la question d'ordre. Je citerai à l'honorable député la page 496 de la troisième édition de Bourinot, parue en 1903 :

Les règlements des deux chambres ont nullement pour objet de protéger les personnes qui en sont membres et par conséquent aucune allusion à la conduite de personnes qui y sont étrangères ne saurait être strictement considérée comme infraction à l'ordre. Mais aujourd'hui, en Angleterre, l'Orateur de la Chambre des communes intervient toujours pour prévenir autant que possible ce qu'on appelle une attaque personnelle contre les juges des hautes cours de justice. Il s'est toujours cru tenu de dire que " pareilles expressions devraient être retirées " et que lorsque l'on se propose de mettre en question la conduite d'un juge, le député qui veut prendre l'initiative de cette démarche doit employer les moyens constitutionnels, c'est-à-dire qu'il doit proposer une adresse à la Couronne.

Mon honorable ami admettra que c'est là non seulement une bonne loi, mais du bon sens.

M. SAM. HUGHES : J'approuve ce que dit Bourinot, quant aux circonstances ordinaires ; mais il s'agit ici d'une circonstance absolument extraordinaire. Voici qu'un citoyen fait une déclaration en Angleterre et qu'à son retour au Canada il renchérit lui-même sur ce qu'il a dit, en énonçant non seulement sa propre opinion, mais de véritables mensonges.

L'honorable M. BRODEUR : A l'ordre !

M. SAM. HUGHES : Je désire que ces messieurs comprennent bien qu'ils ne répandront pas de telles opinions dans le pays sans soulever de protestations.

M. le PRESIDENT : Je ne crois pas que la discussion de cette question puisse avoir lieu au sujet de l'item en délibération devant le comité et qui a pour titre " chemins de colonisation au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest."

M. SPROULE : Nous étions à parler d'un item relatif au traitement du juge Taschereau.

Sir WILLIAM MULOCK : Il s'agit d'un tout autre Taschereau.

M. SPROULE : Le ministre des Finances ayant prétendu que nous n'avons droit de rien dire contre un juge à moins d'être prêts à le mettre en accusation, je cherche à savoir si certaines allégations faites par rapport à un juge sont exactes ou non, et je présume que le gouvernement pourrait savoir si elles le sont. Nous avons certainement droit de poser une question comme celle-là. Nous ne désirons pas attaquer le juge, mais nous avons le droit et le devoir de nous assurer de l'exactitude de ces allégations ; puis si elles sont exactes, je ne craindrai pas d'aller plus loin.

Sir WILLIAM MULOCK : L'item en délibération a rapport au paiement d'une certaine somme à un particulier du nom de Taschereau—ce n'est pas le juge en chef. Je ne serais pas disposé à discuter le cas du juge en chef Taschereau au sujet d'un item relatif à un particulier qui porte le même nom.

M. le PRESIDENT (M. Cowan) : L'item a trait au paiement des appointements de E. R. A. Taschereau.

L'honorable M. BRODEUR : Le traitement du juge en chef Taschereau étant accordé par statut, ce ne peut être le juge en chef.

M. SPROULE : Certes, il devrait se trouver un membre du gouvernement pour nous dire si c'est lui ou si ce n'est pas lui.

L'honorable M. FIELDING : Mon honorable ami vient précisément de poser la question.

M. SPROULE : C'est la première question que j'ai posée quand j'ai demandé s'il s'agissait du juge Taschereau et si, dans l'affirmative, il avait consenti à donner au gouvernement une explication de l'interview qu'on dit avoir eu lieu en Angleterre.

Sir WILLIAM MULOCK : Ce n'est pas le même homme.

M. SPROULE : Pourquoi n'avez-vous pas répondu plus tôt à la question ?

L'honorable M. FIELDING : Mon honorable ami n'a pas demandé cela.

M. SPROULE : Je l'ai demandé et je n'ai cessé de le demander.

Chemins de colonisation au Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest, $25,000.

L'honorable M. SIFTON : Cet item a été présenté au comité en mon absence, par le ministre intérimaire des Travaux publics. Ce dernier a expliqué que cet item était destiné à l'ouverture de certains chemins entre Athabasca Landing et le Petit Lac des Esclaves, soit $15,000, et à l'ouverture d'un chemin à partir d'un certain point du chemin de fer Canadien du Nord, près de Erwood, en allant vers le nord, jusqu'à la rivière aux Carottes, soit $5,000, en tout, $20,000. La différence de $5,000 est divisée en deux parties : on doit consacrer $2,000 à l'exécution de certains travaux sur un petit bout de chemin entre le nord de la frontière internationale et Sprague, et $3,000 à des fins de colonisation entre le lac Winnipeg et le lac Manitoba. Je comprends que les députés de la gauche ont des objections à faire, et je voudrais les leur entendre exposer.

M. SAM. HUGHES : Nous voudrions savoir où ces chemins doivent passer. Je

n'ai pas entendu dire à l'honorable ministre où la plus grande partie de cette somme devait être dépensée.

L'honorable M. SIFTON : Nous allons consacrer $15,000 à rendre le chemin plus passable entre Athabasca Landing et le Petit Lac des Esclaves.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre veut-il dire qu'il y a un chemin entre Athabasca Landing et le Petit Lac des Esclaves.

L'honorable M. SIFTON : Il y a un sentier ; ce n'est pas un très bon chemin.

M. SAM. HUGHES : Il y a la rivière Athabasca qui se rend jusqu'au Petit Lac Athabasca, mais il n'y a pas de sentier.

L'honorable M. SIFTON : Il y en a un. Il n'est pas très bon et c'est pour l'améliorer que nous demandons cet argent.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre ne songe-t-il pas plutôt au sentier qui part de la rivière Athabasca, près du fort Assiniboïa

L'honorable M. SIFTON : Ai-je dit Athabasca Landing ?

M. SAM. HUGHES : Oui.

L'honorable M. SIFTON : Je voulais dire la rivière Athabasca.

M. BLAIN : L'honorable ministre comprend l'objection faite par le comité lorsque cet item lui a été présenté l'autre jour. L'objection était que l'argent aurait dû être dépensé par ce gouvernement plutôt que par celui des territoires du Nord-Ouest et du Manitoba. L'honorable ministre voudrait-il nous dire si, à aucune autre époque, l'argent voté par le parlement fédéral au sujet de chemins du Nord-Ouest a été dépensé par le gouvernement fédéral et non pas par le gouvernement territorial ou provincial ?

L'honorable M. SIFTON : Il a été voté de l'argent par ce parlement dans le but d'ouvrir des chemins de colonisation au Nord-Ouest. Il y a quelques années, nous avons voté une certaine somme dans le but d'ouvrir un sentier près de là où doit passer le chemin que nous nous proposons d'ouvrir à partir de la rivière Athabasca. Nous avons passé cette somme au gouvernement des territoires du Nord-Ouest pour qu'il la dépensât lui-même, mais il l'a consacrée à une autre fin et n'a pas achevé les travaux qu'il avait entrepris. Voilà pourquoi nous avons jugé préférable de dépenser nous-mêmes le crédit actuel. Il doit être dépensé en dehors des endroits actuellement colonisés des territoires. Le gouvernement des territoires étant intéressé dans les parties établies des dits territoires, on ne peut s'attendre qu'il s'intéresse beaucoup à cette sorte d'ouvrage, et il n'existe pas d'arrangements qui nous garantisse que cet argent sera dépensé dans le but que nous nous sommes proposé en le votant. Une partie des deniers que nous avons déjà votés pour un ouvrage particulier, a été dépensée dans un autre endroit du pays. Quant au sentier que nous désirons ouvrir à partir du chemin de fer Canadien du Nord, il traversera une contrée pour ainsi dire inhabitée et ce sera un chemin passable par lequel les colons pourront pénétrer dans cette région. S'il s'agissait de construire un chemin permanent cette somme serait tout à fait insuffisante.

Je ne crois pas qu'il y ait d'objection sérieuse à ce que cet argent soit dépensé dans les Territoires du Nord-Ouest. Quant à la balance, je comprends fort bien que l'on puisse s'opposer à ce qu'elle soit dépensée dans une province organisée. Si les députés de la gauche s'y opposent, nous réduirons l'item de $5,000 et nous nous bornerons à faire des travaux dans les territoires du Nord-Ouest ; mais ils devront se charger de présenter l'objection.

M. BLAIN : L'honorable ministre vient de porter contre le gouvernement des territoires du Nord-Ouest une très grave accusation. Si j'ai bien compris, la principale raison pour laquelle il ne veut pas mettre d'argent à la disposition du gouvernement du Nord-Ouest, c'est qu'il n'a pas confiance dans ce gouvernement-là.

L'honorable M. SIFTON : Je n'ai pas de garantie qu'il le dépensera dans ce but ou qu'il le consacrera à d'autres travaux. Notre situation vis-à-vis des territoires du Nord-Ouest est bien différente de ce qu'elle est par rapport à la province d'Ontario. Si nous entreprenons de coloniser une partie reculée de la province Ontario, comme nous l'avons déjà fait dans certains cas, nous demandons au gouvernement de cette province de se charger des améliorations nécessaires en fait de chemins parce qu'il est propriétaire des terres de la Couronne, mais les gouvernements des territoires du Nord-Ouest et de la province du Manitoba nous disent : " Ces terres ne nous appartiennent pas, ces travaux sont censés devoir se faire dans une partie reculée du pays, notre population n'y est pas particulièrement intéressée, et nous ne voulons pas dépenser d'argent." Bien que cette objection puisse être fondée jusqu'à un certain point quant aux provinces organisées et que la Chambre puisse désirer prendre plus de temps pour l'étudier, il en est autrement par rapport aux territoires du Nord-Ouest ; là, nous dépensons de l'argent dans des endroits pour ainsi dire inhabités afin d'y ouvrir des sentiers passables et je ne vois pas qu'il puisse y avoir à cela la moindre objection.

M. HUGHES : A quel endroit du Petit lac des Esclaves ce chemin doit-il aboutir ?

L'honorable M. SIFTON : J'ai négligé d'obtenir les détails précis de l'honorable député d'Alberta avant son départ.

M. SAM. HUGHES : Le député d'Alberta était ici hier soir et il n'a donné aucune ex-

plication. Si vous vous proposez d'ouvrir ce chemin depuis le vieux fort Assiniboine jusqu'au Petit lac des Esclaves, vous feriez aussi bien de jeter votre argent à l'eau, car le sentier qu'il y avait là n'a pas été tracé où il devait l'être.

L'honorable M. SIFTON : Il s'agit d'améliorer d'ancien sentier.

M. SAM. HUGHES : Alors vous feriez aussi bien de jeter cet argent à l'eau.

M. BOYD : L'honorable ministre a admis le bien fondé de l'objection que j'ai présentée tout d'abord lorsque j'ai dit que je ne voulais pas qu'il fût voté d'argent que le gouvernement fédéral devrait dépenser dans des provinces organisées.

L'honorable M. SIFTON : Si l'honorable député s'y oppose, nous retrancherons le crédit de $5,000 destiné au Manitoba.

M. BOYD : Je m'y oppose, à moins que vous ne donniez l'argent à la province du Manitoba pour qu'elle le dépense elle-même dans ce but.

M. BOYD : Oui, elle le dépenserait, et elle y ajouterait probablement une autre somme égale à celle-là.

L'honorable M. SIFTON : Nous pouvons le dépenser aussi bien qu'elle.

M. BOYD : C'est établir un précédent bien dangereux.

M. SAM. HUGHES: Il y a quelque temps nous avons voté à la province du Nouveau-Brunswick des deniers qu'elle devait dépenser sous la surveillance de notre ingénieur, pourquoi ne ferions-nous pas la même chose dans le présent cas ?

L'honorable M. SIFTON : Nous sommes toujours à faire des travaux dans les territoires et nous y avons notre propre ingénieur.

M. SAM. HUGHES : Pourquoi l'honorable ministre ouvre-t-il un chemin dans la direction du nord à partir de Erwood ? Il ne peut y avoir de colons au nord de cet endroit, excepté en allant un peu vers l'ouest.

M. DAVIS: Il y a à l'ouest de très bonnes terres qu'il faut coloniser.

M. SPROULE : Ce qui s'est passé dans la province d'Ontario nous donne raison de conclure que ce crédit est destiné à favoriser le tripotage politique aux élections. A la réserve indienne des îles Manitoulines où une élection doit avoir lieu bientôt, le gouvernement provincial vote de l'argent pour des fins de colonisation, et il envoie des centaines d'agents la parcourir dans toutes les directions, pour ces mêmes fins. Sans doute le ministre de l'Intérieur qui est très versé dans ces matières, si toutefois on ne le calomnie pas trop en disant cela, a songé à faire voter ce crédit dans ce même but. Nous n'avons aucune objection à ce que l'on consacre de l'argent à l'ouverture de chemins, pourvu que ce soit le gouvernement provincial qui le dépense, mais nous ne consentirons pas à l'adoption de ce crédit qui, évidemment, va être employé à faire du tripotage.

M. DAVIS : A quel tripotage politique va-t-on le faire servir, à Athabaska Landing, où il n'y a pas de représentation ?

L'honorable M. SIFTON : L'honorable député (M. Sproule) n'a pas l'ombre d'une raison de dire, ni d'insinuer, comme il l'a fait, que ce crédit de $5,000 destiné à ouvrir un chemin de colonisation va servir à des fins de corruption dans la province du Manitoba.

M. SPROULE : Je n'ai pas fait d'insinuation de ce genre, mais vous sauriez faire servir cet argent dans un comté, si vous vous trouviez au milieu de cet élément qu'il est parfois très important lorsqu'il s'agit d'élections.

L'honorable M. SIFTON : Mon honorable ami s'y connaît mieux que moi en fait d'achat de votes.

M. SPROULE : Je ne m'occupe pas de cela.

L'honorable M. SIFTON : Mon honorable ami en parle avec beaucoup d'assurance. C'est ce que je ne saurais faire moi-même. Je suis heureux de le dire, les travaux de colonisation qui se font au Manitoba s'y font avec succès ; mais si l'honorable député croit devoir s'opposer à ce que ce crédit soit voté en faveur du Manitoba, je vais le biffer. Pour ce qui est des Territoires du Nord-Ouest, l'argent va être dépensé par ce gouvernement, sous la surveillance de ses propres fonctionnaires. S'imaginera-t-on que nous allons corrompre les électeurs jusqu'au delà de la rivière Athabaska ? Il me semble que s'il faut s'opposer à l'exécution de travaux publics parce qu'elle peut favoriser la corruption, on devrait appliquer la même règle à tous les travaux publics. Mon honorable ami paraît s'y connaître mieux que moi sur ce sujet.

M. SAM. HUGHES : Ce chemin se rendra-t-il jusque dans le voisinage des concessions forestières appartenant au député de Renfrew-nord et peut-être à d'autres honorables députés ?

L'honorable M. SIFTON : Je ne le crois pas. Je n'ai jamais entendu faire pareille insinuation. J'ignore où ces concessions sont situées. Je me suis rendu, il y a quelques jours, à quelques milles de ces parages et je ne crois pas qu'on s'y livre au commerce de bois.

M. BLAIN : Il est tout juste de présumer que l'honorable ministre a de bonnes raisons pour demander au comité de voter ce crédit de $5,000 en faveur de la province du Manitoba et que les travaux projetés seront avantageux à la population de cette partie du pays. Mais il vient de dire que si nous nous opposons à ce que cet item soit voté, il va le retrancher. Si je ne me trompe, cela

même sent la politique. Inutile à l'honorable ministre de nous dire qu'il ne connaît rien en fait de politique.

L'honorable M. SIFTON : L'exécution de ces deux ouvrages d'importance secondaire peut être différée jusqu'à l'année prochaine, et si, alors, le crédit est redemandé, ces messieurs ne s'y opposeront pas, parce qu'ils ne seront pas si excités au sujet des élections.

M. BLAIN : Je suis quelque peu surpris de voir que mon honorable ami manque de confiance dans le gouvernement de sa propre province et dans celui des Territoires du Nord-Ouest. Ce à quoi nous nous opposons, c'est que, à la veille d'une élection, l'honorable ministre vienne demander qu'on lui vote un crédit à être consacré, d'une façon toute nouvelle, à l'ouverture de chemins dans une province, par le gouvernement fédéral.

L'honorable M. SIFTON : Je propose que le crédit relatif au Manitoba soit retranché.

M. SPROULE : Le ministre dit qu'il nous est souvent arrivé d'agir ainsi. Cependant, l'année dernière, lorsqu'on a demandé, dans cette Chambre, d'après quel principe il allait dépenser l'argent dans les Territoires du Nord-Ouest, il a répondu que le gouvernement des territoires fait savoir au gouvernement fédéral qu'il faut de l'argent pour certains chemins et que celui-ci le fournit, car, dit-il, le gouvernement des territoires sait mieux que nous à quel endroit il faut dépenser de l'argent, il est plus directement intéressé que nous à la bonne administration des affaires dans cette région, et il est responsable de ces dépenses. Nous avons reconnu la justesse de ce principe et voté tout ce qu'on nous a demandé. Aujourd'hui, on vient nous dire qu'il faut appliquer un principe différent. Nous devrions nous en tenir à celui que nous avons d'abord reconnu et adopté comme étant le bon.

L'honorable M. SIFTON : Si cet argent devait être dépensé dans les parties colonisées des Territoires des Nord-Ouest, je demanderais qu'il fût remis entre les mains du gouvernement territorial, mais dépenser de l'argent dans une partie colonisée des territoires, où le gouvernement territorial est responsable envers ses propres constituants, et en dépenser dans les parties désertes et inorganisées de ces territoires, c'est chose bien différente. Je propose que l'item soit réduit à la somme de $20,000 et que les mots " Manitoba et " soient retranchés.

M. SPROULE : Est-ce le principe adopté par rapport au district du Yukon ? Le Conseil du Yukon ne dépense-t-il pas de l'argent aujourd'hui dans les parties non habitées aussi bien que dans les parties habitées de cette région ?

L'honorable M. SIFTON : Il ne dépense pas tout l'argent qui se dépense là ; nous en dépensons nous-mêmes une grande partie. En outre, le Conseil du Yukon est électif seulement pour moitié.

M. BLAIN.

M. SPROULE : C'est, tout de même, le Conseil du Yukon, et il s'est chargé de dépenser l'argent.

M. DAVIS : Cette partie des territoires du Nord-Ouest où les crédits en question doivent être dépensés n'envoie pas de représentant à l'assemblée des territoires du Nord-Ouest. Si le gouvernement fédéral envoie de la gendarmerie à cheval dans cette contrée pour la coloniser, il a certainement droit de dépenser directement une certaine somme d'argent pour faire des chemins que la gendarmerie puisse suivre pour se rendre là et en revenir.

M. SAM. HUGHES : Je prendrai la liberté de faire remarquer au ministre qu'en donnant ordre d'ouvrir ce chemin de la rivière à la Paix à partir du fort Assiniboine, il devrait ordonner de les pousser un peu plus loin vers l'ouest et non jusqu'au petit lac des Esclaves. L'ancien sentier traversait une partie du pays qui est bien peu favorable à la colonisation, mais en se dirigeant à gauche celui-ci traverserait une région très propre à la culture.

L'honorable M. SIFTON : Je serai heureux de me rendre à ce désir si l'ingénieur l'approuve.

L'amendement est adopté.

M. BLAIN : Je proposerai un amendement à cet item. Je demande que cette somme de $5.000 soit inscrite au crédit du gouvernement du Manitoba.

M. le PRESIDENT (M. Cowan) : Cela est contraire au règlement, vous ne pouvez pas augmenter un crédit.

M. BLAIN : Ce n'est pas ce que je demande à faire.

L'honorable M. SIFTON : L'amendement a été adopté, et le seul amendement que vous puissiez maintenant proposer, c'est celui par lequel vous demanderiez que ce crédit fût biffé ou réduit.

M. BLAIN : La gauche ne songe pas à faire biffer ce crédit. Je ferai remarquer que lorsqu'une certaine somme est votée dans la province d'Ontario, disons $500 pour un pont, $350 vont aux inspecteurs et la différence est employée à la construction du pont.

M. le PRESIDENT (M. Cowan) : Si l'honorable député aborde la politique de la province de Québec je vais demander à quelqu'un de me remplacer afin qu'il me soit permis de prendre part à la discussion.

M. BLAIN : Personne ne s'opposera à ce que l'honorable député quitte le fauteuil lorsqu'il le jugera à propos. Je désire proposer en amendement que les $5,000 dont il s'agit soient portées au crédit du gouvernement du Manitoba pour être dépensés par lui.

M. le PRESIDENT : Cette motion est contraire au règlement. Il y a un projet de résolution présenté par le gouvernement et vous ne pouvez pas changer la destination de cet item.

L'honorable M. SIFTON : Si l'honorable député désire présenter un projet de résolution dans le sens qu'il le dit, c'est lorsqu'il s'agira de la dernière épreuve qu'il pourra le faire.

M. BLAIN : Comment le pourrai-je alors, si les $5,000 ont été retranchés ?

M. le PRESIDENT : Je déclare la motion tout à fait contraire au règlement.

M. BLAIN : Je demanderai à M. le président de nous dire sur quelle règle il base sa décision ?

M. SPROULE : Nous ne désirons pas en appeler de la décision du président, mais personne ne sait mieux que le ministre de l'Intérieur, que nous avons parfaitement droit de demander que cet argent soit dépensé par un autre intermédiaire. Nous n'ajoutons pas au crédit et nous ne savions pas que l'amendement du ministre de l'Intérieur avait été adopté avant que mon honorable ami eût fait sa motion.

L'honorable M. SIFTON : Je consulterai mon autorité dans un instant. Je suis bien sous l'impression que la seule motion que l'on puisse faire, c'est celle par laquelle on demandait que l'item fût biffé ou réduit.

M. DAVIS : J'ai compris qu'on avait inscrit au budget une somme de $25,000 et que cette résolution avait été adoptée pour que cette somme fût réduite de $5,000. Je ne vois pas qu'on puisse faire une motion dans le but de l'augmenter encore de $5,000.

M. BLAIN : Je n'ai pas compris que M. le Président, ait demandé au comité de se prononcer au sujet de cette résolution.

M. DAVIS : Il y avait tant de confusion que je n'ai pas compris. J'espère et je suis même certain que M. le Président ne voudra pas profiter de ce malentendu. L'honorable ministre demande que l'item soit réduit de $5.000 et je désire proposer un amendement à cette motion. Il est possible que M. le Président ait déclaré la motion adoptée, mais je ne l'ai pas entendu et je pense bien qu'il ne profitera pas de mon erreur.

M. le PRESIDENT : J'ai déjà déclaré que ceci est contraire au règlement parce que vous voulez changer la destination de l'item en question. L'honorable député (M. Blain) peut en appeler à l'Orateur, s'il le désire.

L'honorable M. SIFTON : Voici l'autorité dont j'ai parlé: je cite Bourinot. procédure parlementaire, page 592 :

Le comité des subsides ne peut augmenter un octroi recommandé par message du Gouverneur général. Il est aussi irrégulier d'augmenter un item décrit dans un projet de résolution. Mais une motion afin de réduire un octroi ou de le biffer du budget sera toujours régulière. On peut discuter l'apropos d'augmenter un octroi afin d'informer le gouvernement du sentiment de la Chambre sur la question. Le ministère seul peut faire une proposition afin d'augmenter l'octroi, et alors un autre message sera présenté à cette fin.

M. BLAIN : J'accepte la décision.

M. FOWLER : Le ministre nous a dit pourquoi il ne devrait y avoir aucune objection à ce que ce crédit fût voté. Il prétend qu'il ne peut être question de politique à ce sujet parce que l'argent doit être dépensé dans des parties non colonisées des Territoires du Nord-Ouest. Mais les personnes qui devront travailler à l'ouverture de ce sentier, on les prendra dans les parties colonisées des Territoires et cela, à condition qu'elles votent pour le candidat du gouvernement.

M. DAVIS : Il n'y aura pas de bureau de vote dans ces endroits.

M. FOWLER : Mais les électeurs seront employés à condition que lorsqu'ils reviendront ils votent en faveur du candidat ministériel.

M. DAVIS : Cela rendrait l'élection nulle.

M. FOWLER : Ne faites pas tant l'innocent.

L'honorable M. SIFTON : L'honorable député (M. Fowler) me permettra-t-il de lui poser une question? Préfère-t-il que nous n'employions à ces travaux que des ouvriers qui n'ont pas droit de vote? Mon honorable ami (M. Fowler) devrait nous défendre de dépenser un seul sou parce que nous engageons des gens qui ont droit de vote au Canada et que nous pourrions leur imposer comme condition de voter tous pour le gouvernement.

M. FOWLER : Je réponds à l'argument tendant à établir que la politique ne saurait se mêler à l'exécution des travaux dans une partie non colonisée du pays, et je suis à démontrer que quand même cette partie du pays ne serait pas colonisée, cela n'y fait rien.

M. DAVIS : L'honorable député (M. Fowler) doit avoir une triste opinion des électeurs des territoires du Nord-Ouest. S'il pense qu'on peut les acheter comme des moutons.

M. FOWLER : Comment pourrais-je penser autrement en voyant le représentant qu'ils nous ont envoyé de la Saskatchewan?

M. BLAIN : Je suis surpris que le député de Saskatchewan ose parler ainsi. Il entend de ses propres oreilles le ministre qui représente sa région, il l'entend dire lui-même qu'il n'a pas asez de confiance dans l'assemblée législative de sa propre province pour lui confier le soin de dépenser cette petite somme, et il permet au ministre de discré-

diter sa province et de le discréditer lui-même.

M. DAVIS : L'honorable ministre n'a rien dit de semblable au sujet de ma province.

M. BLAIN : Je le répète, l'honorable ministre a dit qu'il ne confierait pas à la législature du Nord-Ouest le soin de dépenser cet argent, parce qu'on lui a déjà confié une certaine somme d'argent et qu'elle ne l'a pas dépensée aux travaux pour lesquels on l'avait votée. Il en a dit tout autant de la province du Manitoba, il a déclaré qu'il ne se fiait pas non plus à la législature de cette province. L'honorable ministre voudra-t-il nous dire quel argent le gouvernement des Territoires a reçu, et dépensé à une autre fin que celle pour laquelle on l'avait voté?

L'honorable M. SIFTON : Il y a de cela deux ou trois ans, je ne saurais dire précisément à quelle date.

M. BLAIN : J'accepte cette déclaration. Mais l'honorable ministre voudrait-il me dire à l'exécution de quels travaux cet argent devait être consacré?

L'honorable M. SIFTON : Je ne le saurais dire. J'ai fait cette déclaration d'après l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) qui m'a donné ce renseignement pendant la discussion du crédit dont il s'agit maintenant.

M. BLAIN : Il serait tout juste que le comité fût en possession de certains faits sur lesquels il pourrait se baser. L'honorable ministre a tout simplement déclaré qu'une certaine somme d'argent votée par ce parlement et mise à la disposition du gouvernement des Territoires, avait été dépensée à autre chose que ce pour quoi on l'avait votée. Je lui ai demandé des détails au sujet de cette somme et des travaux à l'exécution desquels elle devait être consacrée. Je pense que cette question était juste.

L'honorable M. SIFTON: J'ai déjà répondu à l'honorable député que je n'en savais rien, et il ne peut guère s'attendre à avoir des renseignemnts en réitérant sa question. J'ai dit que je me basais sur ce que l'honorable député d'Alberta m'avait déclaré.

Pour couvrir des articles imprévus, 1902-1903, ainsi qu'il appert du rapport de l'auditeur général, page C—4, $106,348.23.

L'honorable M. FIELDING : Ce crédit a pour objet de permettre à l'auditeur général de balancer ses comptes à la fin de l'exercice financier. Au sujet de certains crédits, la dépense est parfois moins et parfois plus élevée que la somme votée. A la fin de l'année, dans les cas où la dépense est plus élevée, l'auditeur général additionne les différences et demande une certaine somme pour balancer ses comptes. C'est là un crédit formel qui est demandé à la fin de chaque exercice financier. Ce n'est pas un nouveau crédit ; il se rapporte à des sommes déjà dépensées et a tout simplement pour objet de permettre à l'auditeur général de balancer les comptes.

M. BLAIN.

M. SAM. HUGHES : Le gouvernement a-t-il rétabli l'équilibre rompu par suite de la défalcation de Martineau?

L'honorable M. FIELDING : Non, je ne le crois pas. Nous prétendons que la banque devrait nous indemniser, mais la question n'a pas encore été définitivement réglée.

Il est fait rapport au sujet de quelques résolutions.

Il vaudrait peut-être mieux rester en comité afin de traiter toute question que nous aurions pu oublier, mais je pense que nous nous sommes occupés de tous les item.

LOI DES COMPAGNIES, 1902.—AMENDEMENT.

L'honorable M. FIELDING : J'ai appelé l'attention du comité sur un bill inscrit au feuilleton et au sujet duquel l'honorable député d'Essex (M. Cowan) a donné certains renseignements. J'apprends qu'on a convenu de retrancher un article de ce bill et que, maintenant, il est acceptable aux yeux de tous. Je propose donc qu'il soit voté en deuxième délibération et que la Chambre se forme en comité pour en décider finalement.

La motion est adoptée, le bill voté en deuxième délibération, délibéré en comité, rapporté, lu une troisième fois et adopté.

LOI DES POSTES—AMENDEMENTS DU SENAT.

Sir WILLIAM MULOCK : Je propose la seconde lecture et l'adoption des amendements du Sénat à la loi amendant la loi des Postes. Nous voulions retrancher de l'ancienne loi l'article 12 qui traite des pouvoirs de l'inspecteur en chef, parce que nous n'avons pas et n'entendons pas avoir d'inspecteur en chef. Cet article accordait à l'inspecteur en chef le pouvoir de faire des enquêtes et d'examiner des témoins sous serment. Au lieu d'un inspecteur en chef des Postes nous avons nommé un surintendant des Postes pour les villes. Le Sénat ayant fait remarquer que la loi ne lui conférait pas le pouvoir d'examiner des témoins sous serment, au lieu de biffer l'article 12 nous désirons l'amender en en retranchant les neuf premières lignes qui créent la charge d'inspecteur et en y substituant celle de surintendant des Postes pour les villes, sans toucher au reste de l'article qui confère le pouvoir de faire des enquêtes et d'examiner des témoins sous serment. Nous conférons ensuite au surintendant le pouvoir d'examiner des témoins sous serment.

La motion est adoptée.

AJOURNEMENT—BESOGNE DE LA CHAMBRE.

L'honorable M. FIELDING : Je propose que la séance soit levée .

M. SAM. HUGHES : La prorogation va-t-elle avoir lieu ?

L'honorable M. FIELDING : Nous nous occuperons, demain matin, du bill des subventions aux chemins de fer, la seule mesure qui soit encore inscrite au feuilleton. Nous nous occuperons ensuite de l'adoption en dernière épreuve. Puis, si les apparences sont favorables, nous pourrons peut-être faire en sorte que la prorogation ait lieu à midi, comme il a été convenu, mais je ne crois pas que ce soit possible. Je pense que la prorogation sera annoncée l'avant-midi et qu'elle aura lieu l'après-midi.

La motion est adoptée et la séance est levée à 4 heures 50 du matin, mercredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 10 août 1904.

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

PRIMES SUR LE PLOMB.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je prierai la Chambre de consentir à la présentation et à l'adoption immédiate d'un bill en vue de corriger ce qui peut être un défaut dans un projet de loi récemment voté par nous. Le bill auquel je fais allusion a trait au paiement de primes sur le plomb. Il prescrivait que dans le cas où du minerai plombifère serait livré à la fonderie à l'expiration de l'exercice financier, la prime n'en pourrait pas moins être payée, pourvu que le montant affecté par le parlement ne fut pas dépassé. On nous a fait observer qu'il serait possible d'interpréter ce texte de manière à ce que la mesure ne fût applicable qu'aux exercices financiers futurs, et non pas à celui qui vient de se clore. C'est pourquoi il a été préparé un bill en vue de corriger ce défaut. Quelqu'un a fait observer que l'affaire pouvait être arrangée par le moyen d'un amendement voté par le Sénat ; mais comme ce bill entraîne une dépense d'argent, cette purocédure ne serait pas légale. Cependant, le rédacteur des lois du Sénat a rédigé un amendement qui règle le cas. Je demanderai à la Chambre de consentir à l'adoption de ce bill. A l'endroit où le bill actuel déclare que ce paiement pourra être fait pour un exercice financier quelconque, nous insérons les mots : " pour l'exercice financier qui vient de se clore ou aucun autre exercice financier subséquent ". Il est établi clairement par là que les opérations du dernier exercice financier seront couvertes par les dispositions de l'Acte. Je demande donc qu'il me soit permis de présenter le bill (n° 175) modifiant un acte passé durant la présente session intitulé Acte modifiant de nouveau l'Acte prescrivant le paiement de primes au plomb contenu dans les minerais plombifères extraits au Canada.

La motion est adoptée, le bill lu une première et une seconde fois, considéré en comité, qui en fait rapport, lu une troisième fois et adopté.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Bill (n° 171) autorisant le paiement de subventions en aide à la construction des lignes de chemin de fer y mentionnées—M. Emmerson—lu la seconde fois ; et la Chambre se forme en comité sur icelui.

Article 6.

L'honorable M. EMMERSON : Je désire ajouter ce qui suit :

Mais toute décision de ladite commission rendue en vertu du présent article pourra en tout temps être modifiée, changée ou rescindée par le Gouverneur en conseil suivant qu'il le jugera juste et convenable.

L'amendement est adopté.

M. HAGGART : Je ne comprends pas très bien cet article qui prescrit comment les subventions seront payées. Il déclare qu'elles seront payées " lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée " ; il n'y a rien à dire à cela, ou " par versements lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer " ; il n'y a rien à dire à cela non plus. Mais voici ce qui suit : " En proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à la valeur de toute l'entreprise ". Et le paragraphe (c) déclare : " D'après estimations courantes des travaux, appuyées du certificat de l'ingénieur en chef des Chemins de fer et Canaux ". Je n'approuve pas cette dernière disposition. Elle vous autorise à payer toute la subvention sur une section de dix milles du chemin avant qu'elle soit complétée et avant qu'elle puisse être d'aucune utilité.

L'honorable M. EMMERSON : Cela veut dire simplement que vous pouvez payer ces versements sur chaque section de 10 milles dans la proportion de l'importance que peut avoir cette section par rapport à l'ensemble du chemin.

M. HAGGART : L'honorable ministre a bien lu le texte de la disposition. Je l'ai lue également ; mais je n'en puis comprendre la portée.

L'honorable M. EMMERSON : Il s'agit d'une estimation courante.

M. HAGGART : En dernier lieu on parle d'une estimation courante, mais je ne comprends pas exactement ce que l'on veut dire.

L'honorable M. EMMERSON : Le sens me paraît très clair.

M. HAGGART : Alors, peut-être l'honorable ministre voudra-t-il me l'expliquer ?

L'honorable M. EMMERSON : L'article veut dire : proportionnellement à l'ensemble. On pourra payer la subvention par versements à mesure que chaque section de dix milles sera complétée, dans la proportion que peut avoir le prix de revient de cette section complétée au prix de l'ensemble de l'entreprise.

M. HAGGART : Supposons que vous ayez une section de 10 milles qui ne coûterait pas le quart de ce que devra coûter la partie restante du chemin en proportion ; ne paieriez-vous à la compagnie que le quart ?

L'honorable M. HYMAN : C'est une question de moyenne générale.

L'honorable M. FIELDING : C'est exactement là, à mon avis, la fin que l'on se propose dans cet article. Prenez un chemin de 40 milles, dont une section de 10 milles a été complétée. Il se peut que la section complétée n'ait imposé que fort peu de dépenses et que l'ouvrage à faire sur le reste du chemin soit considérable. Si vous payez à la compagnie le quart de toute la subvention, vous vous trouverez à lui donner beaucoup trop. Il me semble que cet article fait comprendre clairement que vous ne devez payer que dans la proportion de la dépense totale.

M. HAGGART : Votre subvention n'est que de $3,200 par mille.

L'honorable M. HYMAN : Elle s'applique à toute l'étendue du chemin.

M. HAGGART : La subvention varie de $3,200 à $6,400 par mille. Je ne pense pas que cette disposition ait été rédigée dans le but qu'indique l'honorable ministre ; mais je ne puis me rendre compte de la fin que l'on se propose.

L'honorable M. FIELDING: Je pense que ces mots se sont trouvés dans l'acte depuis nombre d'années.

M. HAGGART : Non, ils sont nouveaux.

L'honorable M. FIELDING : Je ne le pense pas ; je pense qu'on les trouvera dans les lois de subventionnement des chemins de fer depuis nombre d'années.

M. HAGGART : Non, l'ancienne disposition prescrivait de payer une fois que chaque section de dix milles serait complétée. Les paragraphes b c de cet article sont nouveaux.

L'honorable M. FIELDING : Je suis sûr que mon honorable ami (M. Haggart) se trompe. Je pense que le ministre dira que ces paroles ont été copiées dans un statut antérieur.

M. HAGGART : Non, ces termes sont ajoutés spécialement dans le but de permettre au ministre de payer sur estimation courante, pouvoir qu'il n'avait pas auparavant. Le paragraphe c qui autorise le paiement de la subvention sur estimation courante est certainement nouveau. Je ne sais pas exactement ce que cela vut dire. Et je pense que le ministre éprouvera quelque difficulté quand il en viendra à payer les subventions. Le cas sera renvoyé à l'auditeur général et ce sera une autre occasion de donner de l'emploi à une demi-douzaine d'avocats.

Le comité fait rapport du bill.

L'honorable M. EMMERSON propose la troisième lecture du bill.

M. SPROULE propose :

L'octroi de ces subventions, et leur versement aux diverses compagnies seront sujets à la condition que le Gouverneur en conseil pourra en aucun temps prescrire et obtenir que toutes les compagnies de téléphone soient sur le même pied en ce qui regarde l'installation de leurs appareils dans les gares et les bâtiments de la compagnie.

Il ajoute : avis de cet amendement a été donné par l'honorable député d'York-est (M. Maclean).

L'amendement de M. Sproule est rejeté sur division.

La motion est adoptée et le bill lu une troisième fois et adopté.

SUBSIDES—ADOPTION EN DERNIERE INSTANCE.

La Chambre considère les résolutions dont le comité des subsides lui a fait rapport.

Yukon—Secours et assistance médicale, $6,400.

M. BRODER : Je désire signaler à l'attention le cas d'un particulier qui est employé dans le service du Yukon et qui, semble-t-il, retire des appointements bien qu'il n'ait rien à faire. Je veux parler de M. Jos. Gobeil qui a fait fonctions de secrétaire particulier de M. Charleson, à $200 par mois. Il paraîtrait qu'il n'a rien fait du tout depuis le printemps de 1903. Son nom n'apparaît ni dans les comptes publics, ni dans les évaluations budgétaires, mais il figure dans le rapport de l'auditeur général, et je constate qu'il s'est échangé une correspondance assez fournie au sujet de ce particulier et de certains de ses exploits financiers. Il paraîtrait que l'affaire se poursuit.

Je ne connais nullement cet individu et mes renseignements sur cette affaire, je les ai puisés dans les documents publics ; et si je signale le fait à l'attention de la Chambre, c'est que les achats d'habillements et d'autres articles effectués par cet individu, et figurant au rapport de l'auditeur général, sont entachés d'irrégularité. Ce n'est pas là, du reste, un exemple isolé ; la chose s'est répétée ailleurs et je signalerai ici, entre autres, l'affaire du steamer "Alert". Les officiers de ce steamer vont acheter des provisions sans autorisation du ministère, sans réquisition ; et je tiens à savoir si le gouvernement approuve pareille chose et autorise ses employés à acheter ce qui leur plaît,

à leur gré et sans contrôle. Je vois d'après le rapport de l'auditeur général, sous la rubrique : "améliorations du Yukon", que ce jeune homme—j'ignore s'il est jeune ou vieux—a effectué les dépenses que voici :

Rapport pour l'année finissant le 30 juin 1900, page V—323 :

Gobeil, Jos. E., secrétaire de M. Chaleson : Appointements, $1,735.85 ; dépenses diverses pour fournitures, gages des hommes, etc., $2,-809.93 ; moins $100 en espèces sonnantes, $995.78 du ministère des Travaux publics, $1,714.15.

Au rapport de l'auditeur général, de 1900, page V—339, figure la lettre que voici :

AMELIORATIONS DU YUKON, DEPENSES ENTACHEES D'IRREGULARITES.

Bureau de l'auditeur, 6 avril 1900.

Monsieur,—J'appelle votre attention sur quelques articles se rattachant à la dépense afférente aux "améliorations du Yukon", et qui figurent aux pages Q—267 et Q—268 de mon rapport 1898-1899.

Trois paiements pour vin, à la page Q—267, montant à $8.60, devraient être remboursés.

Les item de $21 et de $24 figurent dans le compte de M. Jos. Gobeil, page Q—268, et se rattachant au transport et au magasinage d'un mobilier de maison d'habitation, ne sont pas légitimement imputables sur les comptes publics.

M. Gobeil devrait fournir les pièces justificatives des item $25, $20 et $17, pour habillements.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. L. McDOUGALL, A.G.

Voilà, on en conviendra, un état de choses fort insolite.

L'honorable M. HYMAN : Quelle est la date de cette lettre ?

M. BRODER : Le 6 avril, 1900. Viennent ensuite les dépenses que voici :

Le ministre intérimaire des Travaux publics.

Rapport pour l'année finissant le 30 juin 1901, page V—71 : Gobeil, J. E., services comme secrétaire privé de J. B. Charleson ($2,199.31)—Services, 1er février 1900-30 juin 1901, 17 m. à $200 ; moins, espèces sonnantes en 1899-1900, page V—65, 5 m. à $175 ; de J. B. Charleson, 30 janvier 1900, $300 ; 13 avril, $100 ; 21 février 1901, $50 ; $175 imputé à Dawson-Fort Cudahy (page) et $175 imputé à Ashcroft Barkerville Cons. (page), $1,725 ; frais de route et déboursés, 29 janvier-10 novembre, 1900, $304.31 ; 16 février-8 juin 1901, $40.45, $344.76 ; billet de retour, Vancouver à Ottawa, 1er sept., 1900, $129.55.

Il ne faut pas confondre l'individu dont il s'agit ici avec le sous-ministre des Travaux publics, bien qu'ils portent le même nom.

Rapport pour l'année finissant le 30 juin 1902, page V—71 ; Gobeil, J. E., services comme secrétaire privé de J. B. Charleson, 12 m. au 30 juin 1902, à $200 ; frais de route, Vancouver-Ottawa, novembre 1901, $107.80 ; déboursés divers, 16 février-5 novembre 1901, $42.20 ; péages, sur tramways, décembre 1901-janvier 1902, $2.25, $2,527.25, $25.

Rapport pour l'année finissant le 30 juin 1902, page V—327 : Gobeil, J. E., secrétaire de J. B. Charleson, surintendant des Travaux publics ($2,936.35)—Services, 12 m. au 30 juin 1903, à $200, $2,400 ; frais de route, pour lui-même et télégraphiste, Ottawa-Vancouver, août 1902, $156.80 ; Vancouver à Skagway et Whitehorse, septembre, et retour à Ottawa, octobre, $166.15; 12 août, voitures, $3.50 ; réfection de malle, $1.30 ; payé pour fermeture de maison, $2.50 ; $330.25 ; frais de route, Ottawa-Montréal et retour, janvier 1903, $23 ; Ottawa-Toronto et retour, février 1903, $33.10, $56.10 ; frais de route, chèque 50499, avril 1903, $150.

"Réfection de malle". Voilà un item fort insignifiant qui ne mérite guère de figurer dans les comptes publics. Il a a dans le rapport de l'auditeur général plusieurs lettres demandant des pièces justificatives, et dont il serait inutile de donner lecture. Il est impossible de constater si on a fourni ces pièces justificatives à l'auditeur général. Y a-t-il dans l'administration publique un tel relâchement de la gestion financière que les employés puissent impunément contracter des dettes et faire des achats qu'ils font acquitter par l'Etat ? Il paraît que cet individu n'a rien à faire aujourd'hui, bien qu'il émarge encore au budget.

L'honorable M. HYMAN : L'honorable député affirme-t-il le fait ?

M. BRODER : Je tiens ce renseignement de bonne source. L'employé en question demeure en ville. M. Charleson ne l'utilise certainement pas. Si je signale ce fait à la Chambre, c'est qu'il y a d'autres employés publics qui semblent disposer à leur gré, des deniers publics, quand ils voyagent pour affaires se rattachant au ministère des Travaux publics. Ils font des achats, suivant leur bon plaisir, paraît-il, et transmettent les mémoires au ministère qui les acquitte. Il faudrait établir quelque règlement plus sévère, au sujet des dépenses effectuées par les fonctionnaires, à même les deniers publics.

L'honorable M. HYMAN : L'honorable député (M. Broder) parle du ministre intérimaire des Travaux publics. Je remarque que la date qu'il a mentionnée est celle de 1900.

M. BRODER : 1903.

L'honorable M. HYMAN : Si je ne me trompe, vous avez mentionné 1900.

M. BRODER : De 1900 à 1903.

L'honorable M. HYMAN : Ce M. Gobeil est désigné ici comme secrétaire privé ; mais il remplit les fonctions de commis et il accompagne M. Charleson qui est préposé à l'entretien des lignes télégraphiques. Il est parfaitement vrai que ce M. Gobeil est dans la capitale depuis quelque temps. Nous comptions que M. Charleson serait appelé à comparaître devant le comité des comptes publics. L'année dernière, on se le rappelle sans doute, M. Charleson étant absent on nous accusa de l'avoir éloigné à dessein de la capitale, afin de l'empêcher de révéler certains faits qui auraient pu venir en discussion devant le comité des comptes publics.

Souvent on confie aux fonctionnaires des misssions, loin de leur domicile, et quand il s'agit de missions comme celle confiée à M. Charleson, préposé à la surveillance des lignes télégraphiques, on ne saurait exiger d'eux qu'ils s'outillent à leurs propres frais, pour le voyage.

M. BRODER : Est-il d'usage, au ministère des Travaux publics, d'exiger des réquisitions pour ces fournitures ?

L'honorable M. HYMAN : J'allais précisément aborder la question. Eu égard aux innombrables dépenses se rattachant au ministère des Travaux publics, il est hors des doute qu'il doit s'y glisser certaines irrégularités. Il n'est pas convenable qu'un fonctionnaire du ministère fasse lui-même l'achat de ces articles, sans autorisation. Dans l'affaire en discussion, il a pu se glisser quelque irrégularité. On ne m'a pas signalé le fait, depuis que j'ai provisoirement pris la direction du ministère, mais j'irai aux renseignements à cet égard, à brève échéance. Je le répète, si l'on considère l'énorme quantité d'achats effectués relativement aux améliorations de ce genre, il doit fatalement se glisser certaines irrégularités. L'honorable député nous a spécialement signalé l'item relatif à une réfection de malle. L'employé en question a, sans doute, droit d'obtenir une malle du ministère en pareilles circonstances, et, le cas échéant, il a droit de la faire réparer. Il aurait dû se munir d'une autorisation préalable ; mais, on le sait, lorsqu'un employé est éloigné de la capitale, il ne lui est guère facile de présenter de demande au ministère pour ces minimes frais, et c'est ainsi qu'il se glisse des irrégularités.

M. SPROULE : L'individu en question s'est acquis une certaine notoriété, en raison de ses relations avec M. Charleson et des opérations de ce dernier, au Yukon. On se rappelle tous les embarras qu'on nous a créés, quand il s'est agi de citer ces messieurs devant le comité des comptes publics. On les somma de comparaître devant le comité. Charleson était ici même, à la capitale ; on pouvait le rencontrer tous les jours, à l'hôtel Russell ; or, dans le cours de la soirée où fut émise la sommation de comparaître, il s'éclipsa et le lendemain, il était introuvable. Il devint impossible de lui signifier l'assignation ou de le ramener à la capitale, et c'est ainsi que tous les efforts tentés pour vérifier ces comptes ont échoué. Quand nous demandions l'autorisation de citer certains témoins devant le comité des comptes publics, on nous disait qu'ils étaient absents de la capitale et nous nous trouvions dans l'impuissance de procéder à l'enquête. On se rappelle toutes les dépenses effectuées pour achats de couvrelits d'édredon, pardessus, malles, chaussures et autres articles. De semblables dépenses sont illégitimes. La chose serait peut-être excusable, si ces messieurs n'eussent pas touché des appointements d'un chiffre élevé; mais, outre ces appointements, il nous faut payer le prix de tous les articles qu'il leur prend fantaisie d'acheter.

Il nous est impossible d'obtenir qu'ils comparaissent devant le comité des comptes publics, et il ne nous reste d'autre ressource que de signaler ces faits à l'attention publique, afin que le pays sache comment se gaspillent les fonds de l'Etat et que l'opposition est pour ainsi dire impuissante à empêcher ces abus.

Edifices publics, $100,000.

M. LENNOX : Je désire présenter une courte observation au sujet du bassin de radoub de Vancouver. Il a été ouvert un crédit affecté à la construction d'un bassin de radoub à Vancouver, à l'endroit qu'on jugerait convenable. Il existe depuis quelques années dans cette ville, une maison commerciale, 'The Vancouver Engineering Works", à responsabilité limitée, jouissant d'une excellente réputation financière, et qui a des relations à Liverpool, Angleterre. Le chef de l'exploitation de cette compagnie est M. Collin Jackson. En 1903, le parlement a accordé la personnalité civile à une compagnie sous le nom de "Compagnie de construction maritime et de bassins de radoub de Vancouver", et le 24 novembre le ministre des Travaux publics présenta à l'Exécutif un mémoire dans lequel il fait l'exposé de certains faits et demande l'autorisation de souscrire un traité avec la "compagnie de construction maritime et de bassins de radoub de Vancouver, à responsabilité limitée", pour la construction d'un bassin de radoub, et le paiement de la subvention autorisée par le statut.

Vint ensuite un décret de l'Exécutif, en date du 1er septembre, 1903. C'est de cette transaction qu'est née la difficulté dont je veux parler. M. Jackson, au nom de la compagnie dite "Vancouver Engineering Works", à responsabilité limitée, s'était déjà abouché avec le le gouvernement au sujet de la construction d'un bassin de radoub, et je ferai, plus tard, allusion à la correspondance se rattachant aux négociations qu'il a entamées à cet égard. Pour le moment, j'appelle l'attention sur une dépêche adressée par M. Jackson, de Liverpool, le 28 novembre 1903, à M. Sutherland, ministre des Travaux publics, Ottawa, Ontario.

Il est rumeur que la subvention en faveur de la construction d'un bassin de radoub à Vancouver est accordée à Thompson. Je proteste énergiquement, au nom de la Compagnie "Vancouver Engineering Works", dont nous avons débattu le projet ensemble, de concert avec Callaway, au cours d'une entrevue ce printemps. Nous sommes en train de négocier avec le conseil d'amirauté.

M. Jackson fit suivre ce câblogramme d'une lettre expédiée de Liverpool le même jour et dans laquelle il parle ainsi d'un interview précédent :

Vous avez eu la bonté de nous expliquer alors les dispositions relatives à l'octroi d'une sub-

vention par le gouvernement dans ce but. Depuis ce temps-là nous n'avons cessé de nous intéresser à cette question et nous avons travaillé, par l'entremise de nom amis ici, à savoir ce que pensent le conseil d'amirauté de Londres et les autorités d'Esquimalt des besoins des navires de guerre.

Nous sommes étonnés d'apprendre aujourd'hui qu'on publie à Vancouver—et on a l'air de s'être renseigné à bonne source—qu'une subvention est sur le point d'être accordée à un particulier étranger à notre maison et qui, d'après ce que nous savons, n'est pas actuellement en état de mener l'entreprise à bonne fin. Nous travaillons à rendre notre compagnie plus considérable et plus puissante au point de vue financier et, vous le savez sans doute, notre maison est à la tête de l'industrie de la fabrication des machines dans la province de la Colombie Anglaise.

La construction d'un bassin de radoub absolument en état en répondre à toutes les exigences du temps présent et assez grand pour suffire à celles de l'avenir, fait depuis longtemps partie de notre programme.

Dans les circonstances, et vu l'importance du capital anglais que nous avons consacré avec succès au développement du port de Vancouver, nous croyons avoir droit à la considération de votre département.

Au point de vue de l'intérêt public nous croyons aussi devoir nous opposer fortement à ce que cette subvention soit accordée sans un minutieux examen de la solvabilité de ceux à qui on se propose d'accorder une subvention de deniers publics pour la réalisation d'un projet de ce genre.

Cette lettre portait la signature de M. Jackson. Voilà quelle attitude prenait M. Jackson le 28 novembre; et afin de démontrer pourquoi il se plaignait dans ce temps-là, je parlerai des premières négociations qui eurent lieu par rapport à M. Jackson et à sa compagnie. Le 31 décembre 1902, la compagnie écrivit de Vancouver, C.-A., par l'entremise de M. Jackson, au ministre de la Marine et des Pêcheries :

Nous avons appris dernièrement que votre gouvernement est a étudier la question de l'agrandissement du bassin de radoub de cette côte, conjointement avec le gouvernement impérial. Nous ignorons jusqu'à quel point vous avez poursuivi cette étude, mais nous croyons devoir vous dire que nos ateliers sont établis au bord de l'eau, dans les limites de la ville de Vancouver, et sont munis de tout l'outillage requis pour l'exécution de tout ouvrage qui puisse être commandé ici dans l'intérêt de la marine. A l'heure qu'il est il n'y a qu'un bassin de radoub, il est situé dans le port d'Esquimalt et il sert aux besoins de la station navale qu'il y a là. En outre, il y a là des chemins de fer de marine ou berceaux de petite dimension, et il n'y en a qu'un seul ici, et encore est-il très petit. Vu l'importance grandissante de ce port comme terminus pour la marine marchande, nous nous sommes demandé depuis peu s'il ne serait pas à propos d'y construire un grand bassin à flot ou un bassin de radoub permanent qui serait situé sur la baie de Burrard, à une courte distance, sinon tout près de nos ateliers.

Je laisse de côté certains passages sans importance, pour arriver à ceux-ci :

Nous sommes assurés que la marine marchande est aujourd'hui assez considérable pour tenir ce bassin en activité et que le développement actuel du port de Vancouver donne lieu d'espérer qu'il y aura bientôt deux fois plus d'ouvrage à faire. Nous pouvons dire, sans crainte de nous tromper, que ce bassin sera bientôt devenu une nécessité. Cependant nous avons jusqu'à présent hésité à recommander à ceux de nos amis qui sont disposés à faire des placements dans cette entreprise, d'entreprendre la construction de ce bassin, parce qu'il leur faudrait débourser une somme très considérable et que, pendant les premières années, les revenus ne représenteraient qu'un bien faible intérêt. Toutefois, nous voyons que la " loi ayant pour objet d'encourager la construction de bassins de radoub ", chapitre 9 des Statuts fédéraux de 1889, permet à votre gouvernement d'aider, au moyen d'une subvention efficace, à la réalisation d'un tel projet, et nous croyons que, moyennant toute l'aide que la loi vous permet d'accorder, nous aurions bientôt réussi à construire et à faire les arrangements voulus pour exploiter un bassin de radoub qui aiderait, dans une large mesure, au développement de ce port comme port de mer.

Nous serions donc disposés à étudier une proposition d'arrangements en vertu desquels nous recevrions l'aide du gouvernement fédéral mentionnée plus haut et un prêt ou garantie du gouvernement impérial en considération duquel nous pourrions accorder une préférence aux navires de Sa Majesté, quant à l'usage de ce bassin. Nous croyons qu'il existe actuellement une convention de cette nature par rapport au bassin de radoub d'Halifax. Nous sommes à faire un minutieux examen des conditions à cet endroit-là, et nous vous écrirons de nouveau lorsque nous serons arrivés à une conclusion. Vous nous ferez une faveur spéciale en étudiant attentivement, dans l'intervalle, la proposition que nous avons eu l'honneur de vous soumettre.

Notre directeur-gérant, M. Jackson, espère être à Ottawa vers la fin de février et, avec votre permission, il se fera un plaisir d'aller vous voir afin de causer avec vous de ce qu'il peut y avoir moyen de faire, dans les circonstances.

En conséquence, au cours du printemps de 1903, MM. Jackson et Callaway vinrent voir le ministre des Travaux publics. Dans l'intervalle, M. Jackson avait reçu du ministre de la Marine et des Pêcheries une lettre où l'honorable ministre se déclarait fort aise que M. Jackson se fût occupé de cette affaire, mais où il n'était pas dit que ce serait le ministre des Travaux publics qui en serait. Mais lorsque M. Jackson vint à Ottawa, il s'aperçut que ce serait lui. De fait, l'honorable ministre eut la bonté d'en causer à fond avec M. Jackson et de présenter celui-ci au ministre de la Milice par rapport à certains points particuliers dont il était question dans sa lettre, et M. Jackson a dit qu'il avait également causé de cette affaire avec le ministre de la Milice. Lorsqu'il prit congé des représentants du gouvernement, dans cette circonstance, il était entendu qu'il se mettrait en état d'obtenir cette subvention, qu'il irait en Angleterre pour y conclure ses arrangements et se préparerait à exposer au gouvernement un projet plus

compréhensif, les deux ministres dont j'ai parlé lui ayant fait entendre clairement qu'ils voyaient ce projet d'un œil très favorable et l'aideraient dans toute la mesure du possible à en assurer la réalisation. Je tiens surtout à signaler que, d'après la lettre dont je viens de faire lecture, il était parfaitement entendu entre M. Jackson et les ministres que la Compagnie Jackson devait tout simplement se mettre en état d'obtenir une subvention. On a ensuite insinué au ministre des Travaux publics que la Compagnie Jackson avait promis, non pas de se mettre en état d'obtenir une subvention, mais d'entreprendre la construction du bassin que le gouvernement voulait construire. Il ne fut pas question de cela alors, et ni la correspondance ni les archives du département ne font voir comment il se fait qu'au mois de novembre suivant, le ministre des Travaux publics eut l'air de comprendre que, le printemps précédent, la Compagnie Jackson lui avait tout simplement parlé de se faire adjuger par le gouvernement l'entreprise relative à la construction du bassin. Au cours de l'été, M. Jackson s'occupa activement d'arranger ses affaires en Angleterre et sa maison de Vancouver travailla, de son côté, à faire les préparatifs nécessaires pour la construction de ce bassin. Le 18 mai, M. Macdonald, avocat de Vancouver, demanda cette subvention au gouvernement en faveur de la Vancouver Dry Dock and Shipping Company, et le 19 juin 1903, il renouvela sa demande, la compagnie étant alors constituée en corporation ; elle ne l'était pas encore lorsqu'il fit la première demande. Le 16 novembre, le rapport final concernant la compagnie qui avait précédé la " Vancouver Dry Dock Company " fut adressé au gouvernement. Le 24 novembre, ainsi que je l'ai déjà dit, le ministre la recommanda à l'Exécutif, et le 28 novembre, c'est-à-dire quatre jours après, arriva le câblogramme de M. Jackson, auquel le ministre des Travaux publics (l'honrable M. Sutherland) répondit ainsi, le 30 novembre :

Messieurs,—J'ai reçu votre télégramme du 28 courant. Le gouvernement n'est pas entré en négociations au sujet de la construction d'un bassin de radoub à Vancouver, C.A. ; seulement, une compagnie représentée par M. Michol Thompson nous a soumis, il y a quelque temps, des plans que les ingénieurs du département ont reçu ordre d'examiner, et au sujet desquels il leur a été également ordonné de faire rapport, et qui ont été subséquemment approuvés. Cette compagnie a demandé l'aide prévue par la loi du parlement au sujet de la construction des bassins de radoub. Vous voudrez bien remarquer que le département n'a pas demandé de soumissions pour la construction d'un bassin de radoub. Votre compagnie pouvait, comme toute autre, soumettre des plans si elle le désirait.

Bien sincèrement à vous,
(Signé) JAMES SUTHERLAND.

Ce que prétend la compagnie que je défends, c'est qu'elle a représenté clairement, au cours du printemps de 1903, au gouvernement qui l'a aussi parfaitement comprise, dans quelle situation elle se trouvait. Comme le faisait voir sa première lettre aux fonctionnaires du département de la Marine, elle indiqua la loi même par laquelle elle voulait être régie, et exposa alors au département, d'une façon bien claire, qu'elle travaillait à se mettre en état de mériter la subvention. Lorsque ses représentants quittèrent les ministres à l'issue de la visite qu'ils leur firent au cours du printemps, il était entendu qu'elle travaillerait à se mettre en état d'obtenir cette subvention si le gouvernement voyait sa proposition d'un œil favorable, et elle avait raison de croire que, dans l'intervalle, il ne se ferait rien sans qu'elle en fût prévenu. D'un autre côté, les amis du gouvernement eurent vent de l'affaire, firent des démarches actives, au cours de l'été, pendant que M. Jackson était en Angleterre, et réussirent à obtenir du ministre des Chemins de fer, le 4 novembre, ce rapport qui fut suivi d'un décret de l'Exécutif en date du 3 décembre 1903. Je tiens encore à signaler que quand même le département aurait oublié cette affaire et ne serait peut-être pas blâmable, il était de l'intérêt de Vancouver, du pays et peut-être du gouvernement lui-même que ce décret de l'Exécutif en date du 3 décembre ne fût pas rendu. Je suis heureux d'apprendre du ministre des Travaux publics que le contrat n'a pas encore été signé, quoi qu'on en ait dit, et que, par conséquent, il y a encore lieu d'espérer.

Je citerai encore une autre lettre de M. Jackson en date du 22 décembre 1903. Voici ce qu'il y est dit, après certains préliminaires :

Quant à la subvention, nous ignorons ce qu'on a pu dire en faveur de M. Thompson et qui a pu le recommander pour qu'il l'obtienne. Quoi qu'en en soit, nous serons parfaitement heureux de soumettre nos prétentions afin qu'on les compare avec celles de n'importe quelle maison de cette province, sur les bases suivantes :

Premièrement. Quant à la somme que nous avons déjà consacrée à l'installation de machines et d'outils, ce qui a eu pour effet d'aider au développement de la ville de Vancouver et de l'industrie de la fabrication des machines dans la province en général.

Deuxièmement. Quant à l'efficacité de l'administration. Nous le déclarons sans crainte d'être contredits, pas une compagnie d'industriels de la Colombie Anglaise n'a été mieux administrée que la nôtre et n'a atteint un plus haut degré de prospérité, étant donnée l'époque depuis laquelle la nôtre est établie.

Troisièmement. Quant à la convenance de l'emplacement qu'il faut à un bassin de radoub. Nous sommes établis au bord de l'eau, qui est profonde à cet endroit, nous sommes indépendants des compagnies de chemin de fer et de qui que ce soit, et pas un emplacement ne saurait convenir aussi bien que le nôtre à l'établissement d'un bassin de radoub qui serait ainsi d'un accès facile, serait situé commodément pour le commerce du port, et à proximité d'un outillage moderne installé là.

Quatrièmement. Quant aux finances. Lorsque M. Jackson ira à Ottawa il expliquera notre méthode à ce sujet, mais nous pouvons ajouter

que, dès que nous aurons réussi à faire accepter notre projet nous serons prêts à garantir l'intérêt à 5 pour cent par année sur les $500,000 qu'il nous faudra, pourvu que nous ayons la subvention du gouvernement.

Sur tous ces points, nous n'hésitons pas du tout à le déclarer, n'importe quel ingénieur compétent, impartial et au courant de notre situation dans la Colombie Anglaise et en Angleterre vous dira que nos moyens d'exécuter ces travaux d'une façon efficace et propre à aider au développement du port sont incomparablement supérieurs à ceux de n'importe quel syndicat, de n'importe quelle compagnie ou de n'importe quel particulier de la côte du Pacifique.

Nous vous adressons donc notre requête avec confiance, et sincèrement convaincus que les faits soumis à votre considération et dont nous pourrons vous fournir toutes les preuves que vous désirerez, suffiront à nous recommander.

Si, pour obtenir cette subvention, il est besoin d'une recommandation particulière, vous voudrez bien nous dire exactement quelles sont les conditions requises, afin que nous tâchions de les remplir immédiatement ; mais elles n'ont été mentionnées ni à M. Jackson ni à M. Callaway lorsqu'il leur a été donné de conférer avec nous, au cours du printemps. Nous avons compris que notre requête serait jugée d'après son seul mérite intrinsèque et c'est là-dessus que nous nous sommes reposés pour travailler à nous mettre en état de nous assurer l'appui du gouvernement. Sur ce point nous avons réussi, et nous vous soumettrons nos plans en toute confiance.

Nous ajouterons que, dans tous les cas, un grand bassin à flot comme celui qui a été décrit est indispensable par rapport à nos travaux, et nos actionnaires anglais qui nous ont loyalement appuyés depuis que la compagnie est fondée et dont plusieurs ont pris des actions autant par patriotisme que par intérêt, seraient fort peinés d'apprendre qu'il nous est nécessaire, pour exécuter nos plans, d'acheter une subvention d'une autre partie ou que notre bassin de radoub doit être exploité en opposition à un autre bassin construit grâce à l'aide du gouvernement, et au mépris des placements qu'ils ont faits dans la Colombie Anglaise.

Nous prenons la liberté d'exposer clairement la situation, jugeant préférable de le faire maintenant, avant qu'on ait fait des démarches irréparables, plutôt que d'attendre qu'on ait nui au port et aux placements ci-dessus mentionnés.

Nous demeurons, cher monsieur,
Vos obéissants serviteurs,
Pour la "Vancouver Engineering Works" à responsabilité limitée,
(Signé) COLIN F. JACKSON,
Directeur-gérant.

Je dirai que la compagnie s'était mise en communication avec l'honorable député de Burrard ; que, le 28 novembre, elle lui a télégraphié. Ce télégramme fut suivi d'une lettre, puis d'une autre, le 2 janvier 1904, et d'une troisième, le 29 janvier 1904. Elle ne reçut pas de réponse par écrit. J'ignore ce que fit la compagnie, mais il semble aux membres de cette Chambre qui sont au courant de certaines manières d'agir, que l'honorable député de Burrard ne traitait pas ces gens-là convenablement sous un certain rapport, c'est-à-dire qu'il travaillait plutôt dans l'intérêt général de sa localité. J'aime à croire que je ne vais pas trop loin en disant cela. J'ai en main un document qui est censé être un mémoire établissant de quelle manière les actions de cette compagnie sont distribuées. Je ne sais qui a fait ce mémoire et l'honorable député (M. Macpherson) pourra me reprendre s'il ne le trouve pas conforme aux faits. Je vois, d'après ce document, que M. R. G. Macpherson doit recevoir pour $100,000 d'actions sans rien payer.

M. MACPHERSON : Comme il pourrait survenir certains obstacles qui m'empêcheraient de répondre à l'honorable député lorsqu'il aura achevé son discours, je tiens à démentir dès maintenant et de la façon la plus absolument catégoriques, les déclarations que vient de faire l'honorable député. Je ne suis intéressé ni directement, ni indirectement, ni en aucune façon quelconque, dans la "Vancouver Dry Dock and Shipping Co." Je ne puis rien dire de plus catégorique.

M. LENNOX : J'acepte certainement la déclaration de l'honorable député, telle qu'il l'a faite.

M. MACPHERSON : Elle est toute d'une pièce.

L'honorable M. HYMAN : Je crois que l'honorable député devrait nous dire sur quoi il s'appuie pour parler ainsi. Est-ce sur la lettre de M. Jackson ?

M. LENNOX : Non, l'honorable ministre—

L'honorable M. HYMAN : Il est très facile de faire des déclarations, puis de les retirer.

M. LENNOX : Dans cette circonstance, je n'ai pas tort. Je crois avoir fait cette délcaration en termes très modérés. Tout ce que j'ai dit, c'est que j'avais en ma possession un mémoire et que je priais l'honorable député de me dire s'il était exact ou inexact. Or, l'honorable député me répond qu'il n'a jamais eu de relations de cette sorte.

M. MACPHERSON : Ni directement, ni indirectement. J'ajouterai que, avant de faire, ici, des déclarations qui attaquent l'honneur d'un collègue, un député devrait s'occuper d'en contrôler l'exactitude.

Ni Colin F. Jackson, ni âme qui vive, dans cette enceinte ou au dehors, ne peut prouver que je suis intéressé en aucune façon dans l'entreprise de la "Vancouver Dry Dock and Shipping Company", et ce que j'ai fait en rapport avec le bassin de radoub de Vancouver, je le ferais de nouveau.

M. LENNOX : L'honorable député est libre de faire ce qui lui plait. Je lui ai donné la plus grande latitude, ce que j'avais promis de faire.

M. MACPHERSON : Quel est l'ami inconnu ?

M. LENNOX : L'honorable député voit que j'ai accepté sa déclaration et il n'y a pas moyen de faire plus.

M. MACPHERSON : C'est une communication anonyme.

M. LENNOX : Je dois dire que cette compagnie considère que, d'un autre côté, l'honorable représentant de Burrard (M. Macpherson) n'a pas eu d'égards pour elle. Elle déclare que, non seulement, il n'a pas répondu à ces dépêches, mais qu'il lui avait laissé entendre qu'il s'emploierait à lui être utile sans qu'elle pût constater qu'il eût rien fait pour elle. Elle espérait que l'honorable député la tiendrait au courant des événements, mais il a négligé de le faire.

J'accepte la déclaration de mon honorable ami pour ce qui a trait à ses rapports avec la compagnie. Je me propose de lire un extrait d'un article publié dans le " News Advertiser " du 27 février 1904, à l'époque où cette compagnie engageait la municipalité de Vancouver à souscrire pour $100,000 d'actions. Un membre du conseil fit observer à M. Thompson qu'il n'avait pas dit de qui il tenait que la municipalité deviendrait probablement actionnaire. M. Thompson ne peut pas prouver au conseil qu'il avait eu raison de faire cette assertion. M. Jackson, parlant au conseil, dit que :

—il avait transmis des copies de toutes les lettres à M. R. G. Macpherson, M.P., qui, il avait tout lieu de le croire, avait recommandé l'autre partie. Pour sa part, il en avait parlé à M. Macpherson qui avait fait observer : " Il est malheureux qu'on crée des embarras au sujet de ce bassin de radoub. J'ai eu des ennuis chaque fois que j'ai voulu faire quelque chose en faveur de mes amis, c'est-à-dire, des citoyens de Vancouver.

M. MACPHERSON : C'est ainsi que M. Jackson lui-même rapporte la conversation.

M. LENNOX : Cela a paru dans les journaux.

M. MACPHERSON : Oui, mais c'est une conversation que rapporte M. Colin F. Jackson ; n'est-ce pas ?

M. LENNOX : Oui : c'est une déclaration faite par M. Jackson à cette époque. On a annoncé l'autre jour dans cette enceinte que ce contrat n'a pas été signé. J'en suis bien aise.

M. HYMAN : Cela a été dit à deux reprises. Pour bien définir ma position, je dois dire à l'honorable député (M. Lennox) que le conseil des ministres a rendu un décret et que, si la compagnie se conforme aux exigences de l'arrêté de l'Exécutif, elle pourra toucher la subvention.

M. LENNOX : Parmi les documents déposés, il y a un contrat, mais rien n'indique s'il a été signé. Peu importe qu'il ait été signé par le gouvernement ou par la compagnie ; en réalité, il n'a pas été signé.

M. HYMAN : Je veux qu'on me comprenne bien. Le décret du conseil lie le gouvernement à toutes fins que de droit, et si la compagnie remplit ses obligations, le gouvernement sera tenu de remplir les siennes. La seule signature du contrat dans la suite n'a aucune importance.

M. LENNOX : Un membre du conseil a déclaré qu'il y avait " un contrat qui était signé, scellé et légalisé ". Le journal le dit.

M. HYMAN : C'est possible. Naturellement, je puis me tromper.

M. LENNOX : M. Thompson semble avoir représenté au gouvernement qu'il aurait l'appui de la municipalité de Vancouver et avoir représenté à celle-ci, lorsqu'il lui demandait son concours, qu'il avait un contrat signé, scellé et légalisé, et ce n'était pas le cas, paraît-il. Je ferais allusion à d'autres circonstances, mais cela ne serait pas juste. J'ai toujours évité de lancer des insinuations contre la réputation d'un de mes collègues. C'est pourquoi je déclare ouvertement que j'accepte sans aucune restriction la déclaration du représentant de Burrard (M. Macpherson). J'ai dit que j'avais ce mémoire et j'ai demandé à l'honorable député de le contredire. Du moment qu'il déclare que ce mémoire est faux, je n'insiste plus.

M. MACPHERSON : Je regrette que cette question ne soit pas venue sur le tapis à une époque moins avancée de la session lorsque le député de Simcoe-sud (M. Lennox) n'aurait pas été contraint d'abréger son réquisitoire et lorsque je n'aurais pas été tenu de présenter ma défense à la hâte. En réalité, l'honorable député a épousé la cause des " Vancouver Engineering Works ", qui ont pour directeur-gérant M. Colin F. Jackson que je n'avais jamais rencontrée avant qu'il eût été question des bassins de radoub au parlement et avant que le gouvernement eût adopté une résolution l'autorisant à payer une prime de trois pour cent du coût d'un bassin de radoub jusqu'à concurrence d'un million de dollars.

La population de Vancouver s'intéresse vivement à cette entreprise. Depuis quatorze ans, elle attendait la réalisation d'un projet semblable. Mais ceux qui détenaient des capitaux suffisants ne donnaient pas signe de vie. Les journaux de Vancouver annoncèrent que le gouvernement accorderait cette subvention. Subséquemment, je reçus plusieurs commandes de sociétés d'ingénieurs de Vancouver et de Victoria. Je leur écrivis disant que l'entreprise était trop considérable pour être tentée par une seule maison et leur conseillant de s'unir. Il y avait MM. Bull et frères, qui étaient représentés par une étude d'avocats. Ceux-ci ne me firent pas connaître le nom de leurs clients. Je leur écrivis que, pour ma part, je serais bien aise de voir quelqu'un tenter l'entreprise et obtenir la subvention et je promis de la leur faire accorder, si je le pouvais. M. Thompson, un citoyen qui jouit d'une excellente réputation dans les cercles commerciaux de Vancouver, m'écrivit aussi. Je lui répondis comme aux autres, que l'entreprise était trop considérable pour se la disputer, et que ceux qui désiraient la tenter

devraient se donner la main. Le résultat fut que MM. Bull et frères, représentés par des avocats, se désistèrent et laissèrent le champ libre à MM. Nichol, Thompson et Cie. Je n'eus aucun rapport avec M. Jackson au sujet de la construction d'un bassin de radoub. Ce n'est que le 28 novembre, après que j'eus fait tout ce que je pouvais pour engager le gouvernement à venir en aide à cette louable entreprise, que je reçus des nouvelles de M. Jackson. Elles me furent apportées par une dépêche qui me fut remise à Victoria. M. Jackson m'accuse, par la bouche de l'honorable député (M. Lennox) de ne pas lui avoir répondu. Dès que j'eus la dépêche, je me rendis à Vancouver et je mis en communication par téléphone avec les Vancouver Engineering Works, auxquels j'expliquai la situation. On me répondit que M. Jackson était absent. Aussitôt qu'il fut de retour, j'allai le trouver. Je lui appris ce qui avait eu lieu et lui demandai pourquoi il n'avait pas fait de démarches, s'il voulait prendre part à l'entreprise.

M. LENNOX : Lorsque l'honorable député appela au téléphone les Vancouver Engineering Works, entra-t-il en communication avec M. Evans ?

M. MACPHERSON : Oui.

M. LENNOX : Lui avez-vous dit que vous vouliez vous faire un nom à Ottawa ?

M. MACPHERSON : Non, il y avait——

M. LENNOX : Avez-vous dit de plus que vous vouliez soigner vos intérêts le mieux possible ?

M. MACPHERSON : Non ; ce ne sont que balivernes. Je n'entends pas être contre-interrogé par l'honorable député. Mais je puis dire que le député qui ne cherche pas le bien de ses commettants n'est pas à sa place ici.

M. LENNOX : Alors, vous ne l'avez pas dit ?

M. MACPHERSON : En admettant que je l'aurais dit, quel mal y avait-il ? Mais je ne veux pas retenir la Chambre en répondant à des balivernes. Je veux m'employer de mon mieux à servir mes électeurs et je ne le cache pas. Le fond de l'affaire c'est que M. Jackson s'est aperçu qu'il n'avait pas profité de l'occasion. Il n'a pas présenté sa requête comme les autres l'ont fait.

L'affaire demeura quatre ou cinq mois en suspens et ce n'est qu'après ce délai que le gouvernement prit une décision. M. Jackson s'imagine, je crois, qu'il est plus en mesure que n'importe qui de mener ce projet à bonne fin. C'est possible. Néanmoins, ce n'est qu'après avoir lu sa lettre que j'ai appris qu'il était l'homme par excellence. Et même je n'en suis pas trop certain encore. Là-bas, il ne nivelle pas plus de montagnes et ne comble pas plus de vallées que les autres. La maison Nichol, Thompson et Cie est aussi bonne que la sienne—peut-être n'est-elle pas meilleure, mais elle ne lui cède pas d'une semelle. Les citoyens de Vancouver désirent vivement que ce bassin de radoub soit construit. M. Jackson et ses associés désiraient le construire. Dans ce cas-là, pourquoi ne l'ont-ils pas dit, pourquoi n'ont-ils pas présenté leur requête ? M. Thompson a accordé l'entreprise à MM. Swan & Hunter avec lesquels il a travaillé pendant seize ans et qui sont parfaitement en état de la mener à bonne fin. J'espère sincèrement que le bassin sera construit en deux ans. Je suis prêt à rendre compte de ma conduite à mes électeurs. Celui qui m'accuse d'avoir reçu directement ou indirectement une récompense pour la part que j'ai prise dans cette affaire dit une chose qui est fausse à tous les points de vue. Si un membre de cette Chambre affirme que j'ai reçu une récompense, je ferai tout mon possible pour lui fournir l'occasion de prouver son accusation. Je sortirai de cette Chambre sans qu'aucune flétrissure s'attache à mon nom. Personne ne devrait s'oublier au point de dire que j'étais intéressé en aucune manière dans cette affaire. M. Jackson a voulu le dire une fois, une seule, et il a retiré ce qu'il avait dit lorsqu'il s'est aperçu que rien ne justifiait cette accusation.

M. LENNOX : Je n'ai rien dit de semblable.

M. MACPHERSON : C'est à M. Jackson et non à l'honorable député que j'ai attribué cette assertion. Au surplus, si l'on s'adressait encore à moi, je ferais absolument la même chose.

M. LENNOX : L'honorable député voudra-t-il répondre à cette question-ci? N'a-t-il pas réussi à faire adjuger récemment à cette compagnie-là l'entreprise de la fourniture de bouées ?

M. MACPHERSON : Je crois que la maison Nichol, Thompson et Cie construit un certain nombre de bouées qui lui ont été commandées par le ministère de la Marine et des Pêcheries, et je m'estime heureux d'avoir conseillé que cette commande lui fût faite.

M. LENNOX : Pourquoi l'honorable député ne dit-il pas tout ? Cette commande n'a-t-elle pas été donnée dans le but de tenir la compagnie sur pied afin qu'elle pût toucher cette subvention ?

M. MACPHERSON : Fi donc !

L'honorable M. HYMAN : Je désire faire quelques observations sur ce sujet. Je dirai tout d'abord que si l'honorable député de Simcoe (M. Lennox) a formulé son accusation avec habileté, j'aurais aimé le voir user d'autant de justice, et, avant de reprendre mon siège, je crois pouvoir établir que mon honorable ami n'a pas exposé les faits d'une manière absolument loyale.

Je ferai observer qu'il a été établi deux lois au sujet de la subvention destinée à la construction d'un bassin de radoub ; la pre-

mière, celle de 1899, autorisait le paiement de deux pour cent du coût des travaux, lequel ne devait pas excéder $500,000 ; le 13 août 1903, la deuxième loi était votée qui autorisait le paiement de trois pour cent, et fixait le maximum du déboursé à $30,000. L'honorable député a fait preuve d'assez d'exactitude à propos de l'ordre chronologique des faits. Le 28 novembre, la compagnie que représente M. Jackson expédiait la dépêche suivante :

Veuillez nous dire quelles négociations se poursuivent au sujet du bassin de radoub de l'anse de Burrard, et si le gouvernement est disposé à recevoir de nouvelles propositions. Nous étant déjà occupés de la question, nous désirons être admis à soumissionner.

Je dois faire observer ici, M. l'Orateur, que la première lettre que nous avons reçue à ce sujet, un an avant cela, nous fut adressée par M. Jackson. Une année s'est écoulée avant que ce monsieur offrît de soumissionner. Il convient de noter que cette dépêche fût expédiée le 28 novembre. Le même jour, une lettre nous était adressée qui portait la signature des "Vancouver Engineering Works" par Colin F. Jackson. Je constate avec peine qu'en donnant lecture de cette lettre, l'honorable député en ait omis le passage même où réside le nœud de l'affaire. Mon honorable ami avait la lettre à la main ; le ministre la lui avait fournie. Je me propose donc de signaler ici le procédé auquel l'honorable député a eu recours dans le but de formuler une accusation contre le ministère et le gouvernement. Je vais donner lecture de la lettre adressée à l'honorable James Sutherland, ministre des Travaux publics, le 28 novembre 1903 :

Monsieur,—Nous avons l'honneur de confirmer par la présente notre dépêche expédiée ce jour et dont copie est ci-incluse. Vous vous rappellerez que l'un de nos directeurs, M. Callaway, le gérant général de la maison J. I. Thornycroft et Cie, de Chiswick, et moi, avons eu, le printemps dernier, le plaisir d'avoir une entrevue avec vous-même et vos fonctionnaires permanents au sujet de la construction d'un bassin de radoub à Vancouver, C.A.

Vous avez eu la bonté de nous faire connaître dans cette circonstance les conditions attachées à la subvention que le gouvernement a décidé d'accorder à cette fin. Depuis lors, nous n'avons pas perdu le sujet de vue, et nous avons entamé, par l'entremise d'amis que nous avons ici, des négociations avec l'Amirauté de Londres et les autorités militaires d'Esquimalt dans le but de connaître leur sentiment au sujet des exigences des vaisseaux de guerre.

La nouvelle qui nous vient maintenant de Vancouver ne laisse pas de vous étonner—et elle semble bien fondée—portant que l'on est sur le point d'accorder la subvention à une personne étrangère à notre établissement et que nous savons n'être pas actuellement en mesure d'exécuter l'entreprise projetée. Nous réorganisons en ce moment notre compagnie dans le but de l'établir sur des bases financières plus solides encore qu'auparavant, et, vous le savez sans doute, en matière de travaux d'art, nous occupons déjà le premier rang dans la Colombie Anglaise.

M. HYMAN.

La construction d'après les données les plus récentes d'un bassin de radoub de tout premier ordre, et d'une capacité suffisante pour répondre à tout ce qu'on en pourra attendre——

Voici le passage que l'honorable député a omis de lire. Sans vouloir accuser aucun membre de cette Chambre d'avoir, en donnant lecture d'une lettre, omis le passage renfermant le nœud de la question, je ferai observer que l'omission de ce passage particulier de la lettre est d'autant plus important que la dépêche fut expédiée le 28 novembre, la lettre écrite le même pour, et le décret du conseil rendu le 3 décembre. La lettre adressée le 28 novembre par la compagnie qui se plaint à cette heure tardive, contient la phrase suivante dont lecture n'a pas été faite :

La construction, d'après les données les plus récentes, d'un bateau de radoub de tout premier ordre, et d'une capacité suffisante pour répondre à tout ce qu'on en pourra attendre pendant de nombreuses années à venir, fait depuis longtemps partie de notre programme.

Il ne nous semble pas que le moment soit encore venu d'exécuter dans notre port un tel projet dans son entier, et, comme nous ne désirons pas mettre inutilement votre ministère à la peine en entamant des négociations au sujet de la subvention, nous attendons que nous soyons prêts à effectuer en tous points la construction de ce bassin de radoub.

M. LENNOX : Le ministre prétend-il que j'ai lu cette lettre-là?

L'honorable M. HYMAN : L'honorable député en a lu une partie en omettant le passage que je viens de citer.

M. LENNOX : Quelle partie en ai-je lue?

L'honorable M. HYMAN : Mon honorable ami en a lu une assez grande partie, le compte rendu des "Débats" en fera foi, puis il a dit : "Je passe certains passages de la lettre."

M. LENNOX : Je n'ai pas lu cette lettre portant la date du 28 novembre.

L'honorable M. HYMAN : Si je ne dis pas vrai, j'en fais mes humbles excuse à l'honorable député. J'ai suivi la lecture qu'il a faite de la lettre.

M. LENNOX : Je ne crois pas que j'aie lu cette lettre.

L'honorable M. HYMAN : J'ai une copie de la lettre qui m'a été fournie par le ministère. L'honorable député a lu des passages de celle qu'il s'est procurée à la même source. Je ne sais pas quelle lettre mon honorable ami s'est fait remettre, mais il est censé avoir une copie de celle que je tiens à la main.

M. LENNOX : Si j'ai donné lecture de quelque partie de cette lettre-là, c'est bien sans le savoir. Je n'en trouve pas de semblable dans ma liasse. Mes notes indiquent que je devais lire une lettre en date du 30 novembre, et non du 28.

L'honorable M. HYMAN : Eu égard à la phrase en question qui renferme la lettre, il me semble que l'honorable député devrait retirer tout ce qu'il a dit.

M. LENNOX : Je m'en garderai bien.

L'honorable M. HYMAN : La lettre du 28 novembre renferme la phrase suivante :

Il ne nous semble pas que le moment soit encore venu d'exécuter dans notre port un tel projet dans son entier, et, comme nous ne désirons pas mettre inutilement votre ministère à la peine en entamant des négociations au sujet de la subvention, nous attendons que nous soyons prêts à effectuer en tous points la construction de ce bassin de radoub.

Où est donc l'accusation? L'honorable député nous adresse des reproches au nom d'une compagnie qui, dans une lettre par elle adressée au ministre des Travaux publics, déclare que le moment n'est pas venu de réaliser le projet en question, d'une compagnie qui manifeste le désir de se retirer de l'affaire depuis le jour où des négociations furent entamées. Le ministre prit l'attitude que lui commandait le souci de son devoir et de l'intérêt public : il poursuivit les négociations avec la compagnie, et le 3 décembre, on en vint à une entente par rapport à la subvention, ou plutôt l'exécutif rendit un décret portant que la compagnie pouvait commencer la construction du bassin de radoub et toucher la subvention lorsque les travaux seraient terminés. C'est là qu'est toute la question. Qu'importe ce qui s'est passé par la suite entre le ministre et la compagnie ou M. Jackson? Après avoir formellement déclaré qu'il n'entendait pas causer le moindre embarras au ministère, M. Jackson s'est virtuellement retiré de l'affaire. Je ne vois pas qu'il soit utile d'aller plus loin que cela. Les déclarations faites par M. Jackson et autres personnnes établissent au delà de tout doute que le ministère a fait dans les circonstances ce que lui commandait l'intérêt public.

M. SPROULE : Je serai très bref, estimant qu'après la lecture de cette lettre, il n'est guère utile d'ajouter quoi que ce soit ; je tiens cependant à relever certaine observation de l'honorable député de London (M. Hyman), qui a reproché à mon honorable ami de Simcoe-sud (M. Lennox) de n'avoir pas traité la question d'une manière loyale. Tous les membres de cette Chambre s'accorderont, j'en suis sûr, à reconnaître la parfaite loyauté dont mon honorable ami a fait preuve en traitant la question. Lorsque l'honorable député de Burrard (M. Macpherson) nia l'accusation formulée par mon honorable ami, ce dernier accepta la dénégation sans restriction. Quant à la teneur de la lettre, il s'en est servi, comme tout autre à sa place l'eût fait, de façon à traiter avec avantage la question qu'il avait soulevée. L'honorable député de London (M. Hyman) ne me semble pas avoir sensiblemnt amélioré la cause du ministère. M. Jackson, dit-il, s'est formellement retiré.

L'honorable M. HYMAN : C'est " virtuellement " que j'ai dit. Ne m'attribuez pas des paroles que je n'ai pas prononcées. Il s'est retiré, ai-je dit, à toutes fins et intentions. Du reste, cette phrase-là de la lettre parle par elle-même.

M. SPROULE : J'avais noté les mots " s'est formellement retiré ", sans avoir entendu l'honorable ministre lire la phrase en question. A mon sens, M. Jackson a lieu de croire que l'on a mal agi à son égard et que, tout en lui donnant des espérances, le ministère favorisait plutôt les intérêts de quelque autre personne.

Arts, agriculture et statistique—Statistique en général, $15,000.

M. BRODER : Quel est l'objet de ce crédit ?

L'honorable M. FISHER : A la suite d'un débat qui eut lieu aux premières semaines de la session, et eu égard aussi à l'opinion que je me suis formée sur ce sujet, j'ai demandé, ainsi que je le disais hier soir, que des mesures fussent prises dans le but de recueillir une plus grande somme de statistique entre chaque recensement. A l'heure actuelle, les seules statistiques que nous ayons sont celles que nous recueillons à l'époque des recensements. Les provinces d'Ontario et du Manitoba font bien certain travail dans ce sens entre chaque dénombrement, mais leur œuvre ne s'étend pas à tout le pays. Au cours d'un débat antérieur, le leader de la gauche (M. R. L. Borden) et l'honorable député de Saint-Jean, N.-B. (M. Daniel), ont tous deux émis l'opinion qu'il serait fort à propos de recueillir des données générales de statistique entre chaque recensement. J'ai l'intention de me composer un personnel et m'arranger pour recueillir des données statistiques par rapport à l'hygiène, à l'agriculture et à l'industrie.

M. BRODER : Ce service sera-t-il effectué par le personnel actuel du recensement ?

L'honorable M. FISHER : Il sera probablement confié à certains membres de ce personnel.

M. BRODER : M. Blue et M. Côté ?

L'honorable M. FISHER : Je crois.

M. BRODER : Il n'est pas pourvu à leurs appointements.

L'honorable M. FISHER : Ils seront payés à même ce crédit.

M. BRODER : Il importe au plus haut point que la statistique soit de la plus rigoureuse exactitude.

M. FOWLER : Le ministre de l'Agriculture a-t-il déposé les renseignements que j'ai demandés ?

L'honorable M. FISHER : Oui, je les ai fait déposer sur le bureau de la Chambre à l'ouverture de la séance.

Quai de Saint-Joseph, lac Huron, $4,000.

M. BLAIN : Je demande la radiation de ce crédit.

L'honorable M. FIELDING : Ayant été mis de côté par le comité, il n'est plus inscrit au budget.

M. BLAIN : Mais il figure au budget principal.

L'honorable M. FIELDING : Il a déjà été rayé en comité.

Jetée de Grande-Vallée, $16,000.

M. HENDERSON : Sans faire d'observations, je propose que ce crédit soit biffé.

La motion est rejetée.

Sept-Iles, quai, $48,000.

M. BLAIN : Je demande la radiation de cet article. Il s'agit ici de l'une des innombrables dépenses extravagantes du gouvernement. J'ai sous les yeux une liste d'autres articles dont le comité devrait également demander la radiation. A la vérité, je me croirais tenu d'en faire moi-même la proposition, mais comme nous avons dû, depuis hier après-midi, passer en revue environ 600 crédits, et eu égard aussi au désir que nous avons de clôturer aujourd'hui nos travaux, je me contenterai de proposer la radiation de cet article-ci qui n'est qu'un exemple entre un grand nombre d'autres de la folle extravagance du gouvernement actuel. Le présent crédit ne peut avoir qu'un seul objet : celui d'aider des amis politiques du gouvernement à construire et exploiter un quai privé en cet endroit-là de la province de Québec. Ne voulant pas retenir la Chambre plus longtemps, je me bornerai à dire que l'intérêt public exige, à mes yeux, que cet article soit biffé et que ces deniers-là ne soient pas dépensés.

La motion est rejetée.

La Chambre suspend sa séance à une heure et la reprend à trois.

COMPTES PROVINCIAUX.

M. DAVID HENDERSON : M. l'Orateur, pendant que nous attendons, il me sera peut-être permis de poser une question, je demanderai au ministre des Finances de vouloir bien jeter un coup d'œil à la page 12 du dernier rapport des comptes publics, et nous dire ensuite si le gouvernement fédéral a ou n'a pas payé à la province d'Ontario la somme inscrite au crédit du fonds des écoles supérieures (grammar schools) du Haut-Canada et du fonds de construction du Haut-Canada.

Il est dit dans ce rapport que le gouvernement fédéral, après avoir soumis le cas au ministère de la Justice, a donné avis que le montant de ce fonds serait, le 1er juillet 1904, payé aux provinces concernées, ou que le taux de l'intérêt payable sur ce fonds serait réduit à 4 pour 100. Je voudrais savoir si cet argent a été payé ou si dans la négative, le taux de l'intérêt a été réduit. L'honorable ministre pourrait nous dire en même temps si l'on connaît enfin l'effet réel produit sur le chiffre de la dette publique par le règlement de compte entre le gouvernement fédéral et les provinces d'Ontario et de Québec. Il n'a pas encore été fait de déclaration catégorique à ce sujet.

L'honorable M. FIELDING : Pour ce qui est de la dernière partie de sa question, l'honorable député n'a peut-être pas remarqué que j'ai déposé sur le bureau de la Chambre il y a un certain temps, une note du sous-ministre portant sur le sujet. Si mon honorable ami ne trouve pas la copie de cette note, je me ferai un plaisir de lui en fournir une autre. Quant au paiement d'une certaine somme à la province d'Ontario, voici ce qui en est : après avoir pris conseil, nous nous croyons autorisés à rembourser le montant de la dette, mais la province d'Ontario nous nie ce droit et nous a signifié son désir de soumettre la question à la décision des tribunaux, ce à quoi nous ne nous sommes pas opposés. Dans l'intervalle, le taux de l'intérêt reste le même.

M. HENDERSON : Se propose-t-on de disposer de quelque manière du fonds des Ecoles Communes?

L'honorable M. FIELDING : Je ne crois pas qu'il soit prudent de répondre à pareilles questions sans examen préalable. Néanmoins, je dirai ceci: s'il apparaît au gouvernement qu'il est désirable de déférer l'affaire aux tribunaux, le conseil des ministres fera tout en son pouvoir pour faciliter cette démarche.

M. HENDERSON Je n'aperçois pas la raison d'une action différente à l'égard de l'un et de l'autre fonds en question. Je ne trouve pas matière à critique; je désire simplement me renseigner au sujet de ces fonds, afin de savoir comment il faudra envisager la question, si elle vient à provoquer un débat. J'ai reçu un exemplaire de la note mentionnée par l'honorable ministre; mais le renseignement que cette note contient n'est pas très clair ; la question est presque aussi embrouillée qu'auparavant. Le sous-ministre déclare que, dans son opinion, il a été commis une erreur, et il pense qu'il résultera du règlement de comptes une diminution de ce qu'il appelle la réduction de la dette telle qu'inscrite dans les livres de l'Etat, diminution montant à plus de cinq millions de dollars, autrefois mis au crédit des provinces de Québec et d'Ontario. Si c'est à cette note-là que l'honorable ministre a fait allusion, elle laisse les choses dans l'incertitude, avouons-le, mais j'espère que l'année prochaine on adoptera une solution définitive.

L'honorable M. FIELDING : Le gouvernement adoptera le mode proposé dans la note du sous-ministre des Finances.

M. HENDERSON : Très bien.

DATE DES ELECTIONS FEDERALES.

M. FOWLER : Comme nous sommes très peu nombreux en ce moment et que l'information prendrait de ce fait un cachet de véritable intimité, je demanderai au ministre des Finances de vouloir bien nous dire s'il y aura des élections avant la prochaine convocation parlementaire.

M. BOYD : Oui, nous tenons à avoir ce renseignement.

M. FOWLER : Si nos collègues étaient plus nombreux dans la salle, je n'oserais pas demander au ministre la divulgation d'un si précieux secret d'Etat.

M. l'ORATEUR : L'honorable député n'a pas donné l'avis préalable exigé par le règlement.

M. FOWLER : Il y a des indices d'élections prochaines, car je vois que le gouvernement s'est fait autoriser à distribuer les deniers dont l'énumération suit :

Budget principal..		$62,935,338 84
Budgets suppl., exercice	1904....	1,865,639 30
" "	1905....	11,839,270 72
" "	1904....	10,000 00
" "	1904....	21,000 00
" "	1904....	397,450 00
" "	1904....	681,070 50
		$77,749,769 36
Subventions aux chemins de fer..	$1,708,920	
Primes au plomb..	85,000	
Primes au pétrole..	225,789	
Chemin de fer Canada-Eastern..	800,000	
Primes au fer et à l'acier..	922,104	
		3,746,813 00
Total..		$81,491,582 36

Les primes à la fabrication du fer et de l'acier sont calculées d'après les données fournies par l'exercice clos. Les proportions de ce bilan indiquent suffisamment l'imminence des élections générales ; mais pour qu'il n'y ait absolument aucun doute, et pour nous permettre de nous préparer à la bataille, le ministre des Finances devrait se confier à nous et déclarer s'il y aura ou non dissolution du parlement.

L'affaire intéresse les candidats ; elle est d'une importance vitale pour le public. Et vous-mêmes, M. l'Orateur, vous seriez bien aise autant que nous de connaître ce renseignement.

M. l'ORATEUR : Je ne suis pas dans la politique.

M. FOWLER : Il est exact que M. l'Orateur n'est pas pour le moment dans la politique militante ; mais il devra subir une élection ; et, si la rumeur concernant sa situation future est bien fondée, il devra prendre une part active au mouvement politique, car on assure qu'il sera appelé à un poste plus élevé encore que celui qu'il occupe.

Plusieurs DEPUTES : Très bien ! très bien !

M. FOWLER : S'il faut que le pays appuie de nouveau ce malheureux gouvernement libéral, certes, nous ne pensons pas que M. l'Orateur soit indigne d'en faire partie.

M. le ministre des Finances sera-t-il assez aimable pour nous donner cette information?

L'honorable M. FIELDING : Je préférerais laisser à nos honorables collègues de ce côté (la gauche) l'espoir d'une autre session. Cependant, si je ne puis donner à notre ami aucune assurance à cet égard, je tiens à lui dire, par exemple, combien il m'a fait plaisir en établissant à quatre-vingts millions le chiffre de la dépense totale.

M. FOWLER : Quatre-vingt-un millions.

L'honorable M. FIELDING : Mon honorable ami n'a pas l'habitude de chicaner pour un million de plus ou moins.

Je me réjouis d'apprendre ce chiffre, car, l'année dernière, nos amis de ce côté (la gauche) ont trouvé un budget de dépenses de deux cent cinquante millions.

M. FOWLER : Y compris l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique.

L'honorable M. FIELDING : Tout ce qu'on voudra. C'est ce qu'un personnage de Dickens, le fantasque Mantalini, appelait le " demnition total." S'il est vrai que l'année dernière nous avons demandé $250,000,000, quelle économie n'avons-nous pas réalisée en ne demandant, cette année, que $80,000,000 ! J'espère que notre honorable collègue nous en reconnaîtra le mérite.

Je laisserai notre ami dans le doux espoir qu'une autre session sera convoquée, car autrement nous n'aurions peut-être pas le plaisir de le revoir en cette enceinte.

La Chambre se déclare de nouveau en comité des subsides.

L'honorable M. FIELDING (ministre des Finances) propose ces résolutions :

1. Résolu,—Que pour faire face aux subsides accordés à Sa Majesté pour certaines dépenses du service public, pour l'année financière expirée le 30 juin 1904, la somme de $2,485,409.80 soit accordée à même le fonds consolidé du revenu du Canada.

2. Résolu,—Que pour faire face aux subsides accordés à Sa Majesté pour certaines dépenses du service public, pour l'année financière expirant le 30 juin 1905, la somme de $29,437,-891.53 soit accordée à même le fonds consolidé du revenu du Canada.

Il en est référé. Les deux résolutions sont lues la première et la deuxième fois et adoptées.

L'honorable M. FIELDING : J'ai l'honneur de déposer le bill (n° 174) tendant à accorder à Sa Majesté certaines sommes nécessaires pour le service public durant les

exercices finissant respectivement le 30 juin 1904 et le 30 juin 1905.

La motion est adoptée ;le bill est lu la première et la deuxième fois, et délibéré en comité ; il en est fait rapport ; il est lu la troisième fois et adopté.

STATISTIQUE RELATIVE A LA FICELLE D'ENGERBAGE.

M. DAVID HENDERSON : M. l'Orateur, on a oublié une chose qui mérite, à mon avis, une mention dans le Hansard. L'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie devait répondre hier à une question de l'honorable député de Peel (M. Blain) relative à un état de la production de la ficelle d'engerbage. Je donnerai lecture de cette réponse, afin que le renseignement se trouve consigné dans le Hansard pour l'utilité des membres de la Chambre en général :

Ficelle d'engerbage fabriquée durant l'année expirée le 30 de juin 1904 : seize millions, cent soixante-quatre mille, quarante-huit (16,164,048) livres ; pure fibre de manille entrée dans la fabrication : sept millions, quatre cent soixante-treize mille, sept cent cinquante-quatre (7,473,754) livres

PROROGATION DES CHAMBRES.

Le gentilhomme huissier de la verge noire se présente avec ce message de Son Emxcellence le Gouverneur général.

Monsieur l'Orateur :

Son Excellence le Gouverneur général requiert la présence immédiate de votre honorable Chambre dans la salle des séances du Sénat.

En conséquence, M. l'Orateur, suivi des membres de la Chambre, se rend dans la salle des séances du Sénat.

DANS LA SALLE DU SENAT.

Il plaît à Son Excellence de promulguer au nom de Sa Majesté les bills suivants :

Acte modifiant l'Acte de la présente session concernant la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata.

Acte modifiant l'Acte de la présente session intitulé : " Acte constituant en corporation la Compagnie dite ' The Thorold and Lake Erie Railway Company ' ".

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Timagami.

Acte concernant la Compagnie de chemin de fer urbain d'Edmonton.

Acte concernant la Compagnie de prêt et de placement du Canada, l'Impériale.

Acte concernant l' " Alliance Bank of Canada ".

Acte modifiant l'Acte des chemins de fer, 1903.

Acte modifiant le chapitre 61 des Statuts de 1903 concernant les Statuts revisés du Canada.

Acte pour faire droit à Annie Christman.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Terminal de Montréal.

M. FIELDING.

Acte modifiant les lois relatives à la naturalisation et aux aubains.

Acte constituant en corporation la Compagnie dite " The Canadian Credit Indemnity Company ".

Acte constituant en corporation la Compagnie dite " The Thompson River Improvement Company ".

Acte concernant la Compagnie dite " West Canadian Collieries, Limited ".

Acte modifiant l'Acte de la députation, 1903.

Acte modifiant l'Acte des banques.

Acte concernant certains brevets de la " Canadian Office and School Furniture Company ", à responsabilité limitée.

Acte concernant la Banque dite " The Pacific Bank of Canada ".

Acte concernant un arbitrage entre Sa Majesté et la Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada.

Acte modifiant l'Acte des pêcheries.

Acte concernant l'inspection des grains.

Acte modifiant l'Acte d'inspection générale.

Acte concernant le versement des sommes accordées à certains chemins de fer à titre de subventions.

Acte modifiant l'Acte des élections fédérales de 1900.

Acte modifiant le chapitre 68 des Statuts de 1903, concernant les primes sur l'acier et le fer.

Acte modifiant l'Acte des chemins de fer, 1903.

Acte à l'effet de pourvoir au paiement de primes sur le pétrole brut de provenance canadienne.

Acte modifiant l'Acte concernant les épizooties, 1903.

Acte modifiant l'Acte du revenu de l'intérieur.

Acte modifiant de nouveau l'Acte à l'effet de pourvoir au paiement de primes sur le plomb contenu dans les minerais plombifères de provenance canadienne.

Acte concernant la Compagnie dite " The Canadian Assessment-policy-holders in the Mutual Reserve Life Insurance Company ".

Acte modifiant l'Acte des titres de biens-fonds, 1894.

Acte modifiant de nouveau l'Acte du revenu de l'intérieur.

Acte modifiant l'Acte des douanes.

Acte autorisant le gouvernement du Canada à acheter le chemin de fer " Canada Eastern " et à prendre possession du pont de chemin de fer de Frédéricton et St. Mary's.

Acte modifiant le tarif des Douanes, 1897.

Acte modifiant l'Acte des postes.

Acte concernant la milice et la défense du Canada.

Acte modifiant l'Acte des compagnies, 1902.

Acte autorisant l'octroi de subventions pour aider à la construction des lignes de chemins de fer y mentionnées.

Acte modifiant l'Acte passé durant la présente session, intitulé: " Acte modifiant de nouveau l'Acte à l'effet de pourvoir au paiement de primes sur le plomb contenu dans les minerais plombifères de provenance canadienne ".

A ces bills la sanction royale est donnée par le greffier du Sénat dans les termes suivants :—

Au nom de Sa Majesté, Son Excellence le Gouverneur général sanctionne ces bills.

Alors, l'honorable Orateur de la Chambre des communes adresse la parole à Son Excellence le Gouverneur général, comme suit :

QU'IL PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :

Les Communes du Canada ont voté certains subsides nécessaires pour permettre au gouvernement de faire face aux dépenses du service public.

Au nom des Communes, je présente à Votre Excellence le bill suivant :

" Acte accordant à Sa Majesté certaines sommes nécessaires pour subvenir aux dépenses du service public pour les exercices expirant le 30 juin 1904 et le 30 juin 1905 ", que je prie humblement Votre Excellence de sanctionner.

A ce bill la sanction royale est donnée par le greffier du Sénat, par ordre de Son Excellence, dans les termes suivants :—

Au nom de Sa Majesté, Son Excellence le Gouverneur général remercie ses loyaux sujets, accepte leur bienveillance et sanctionne ce bill.

Après quoi il a plu à Son Excellence le Gouverneur général de clore la quatrième session du neuvième parlement par le discours suivant :—

Honorables Messieurs du Sénat :

Messieurs de la Chambre des communes :

Je suis heureux de vous dispenser de prolonger votre présence au parlement après une session qui a duré plus longtemps que je ne m'y attendais lorsque je vous ai adressé la parole le onze mars dernier.

Les termes et conditions d'après lesquels le chemin de fer Transcontinental National sera construit et exploité ayant été déterminés et acceptés, les travaux de construction vont se faire aussi rapidement que les explorations et la localisation de la ligne le permettront.

L'unanimité des opinions exprimées au sujet des changements apportés au tarif est une preuve très satisfaisante que ces modifications sont généralement approuvées.

Les arrangements faits par mes ministres avec le gouvernement du Mexique pour l'établissement de lignes de steamers entre cette république et le Canada, sur l'Atlantique et sur le Pacifique, vont, je l'espère, favoriser dans une large mesure le développement de notre commerce extérieur.

L'augmentation constante de notre revenu a amplement justifié la libéralité des crédits consacrés à l'amélioration de nos rivières et de nos ports et à l'exécution d'autres travaux publics essentiellement avantageux au commerce de notre pays.

Les modifications apportées à la loi de la milice et de la défense du Canada et ayant pour objet de rendre l'effectif plus puissant et plus efficace, seront généralement approuvées, je n'en doute pas.

Messieurs de la Chambre des communes :

Je vous remercie d'avoir libéralement pourvu aux frais du service public.

Honorables Messieurs du Sénat :

Messieurs de la Chambre des communes :

Mes relations officielles avec le Canada touchent à leur fin. Soyez assurés que je suivrai son progrès et son développement futurs avec un vif et constant intérêt, et ferai des vœux pour que, Dieu aidant, la paix et la prospérité dont cet heureux pays est maintenant favorisé, règnent encore longtemps.

INDEX GÉNÉRAL

QUATRIÈME SESSION, NEUVIÈME PARLEMENT

VOLS. I À V, 1904

Depuis le dixième jour de mars jusqu'au dixième jour d'août inclusivement.

Alcorn, George Oscar, *Prince-Edouard.*

Brockville, corespondance des trains à, (observ. sur int. Taylor) 3349.

Chemin de fer Canada-Eastern, bill (n° 163) autorisant le gouvernement à l'acheter, en comité, 8675.

Chemin de fer Transcontinental National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1622 ; bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (en comité) 2306 ; arts 2 à 7, 3239 et suiv., amendement, 3244, rejeté, 3246 ; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3465 et suiv., amendement, 3465, rejeté, 3469.

Douanes, appointements, (sub.) 1812 et suiv.; 1856.

Elections fédérales, loi de 1900 y relative, amendement, (int.) 1150 ; bill (n° 148) modifiant la loi de 1900 y relative, en comité, 8249 et suiv.; amendement, 8251, rejeté, 8251 ; 3e l., 8503, amendement, 8503, rejeté, 8504.

Fermes expérimentales, (sub.) 5031.

Listes électorales des territoires non organisés de la province d'Ontario, (int.) 1149.

Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, en comité, 6481 et suiv.

Navigation, (sub.) posage des bouées sur la rivière Napanee, entreprise Mowers, (observ.) 5417.

Phares : entretien et réparations, (sub.) 5874 et suiv.

Wilton, Ont., démission du directeur de la poste, (débat sur observ. Wilson) 5744.

Armstrong, Joseph E., *Lambton-est.*

Budget : mot. Fielding pour comité, exposé budgétaire, et amendement Borden, (débat) 4887 et suiv.

Chemins de fer, bill (n° 2) modifiant la loi de 1903 y relative; en comité, 5169 et suiv.

Chemin de fer Transcontinental-National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (débat sur motion Laurier pour 2e l.) 2164, pour 3e l., 3567 et suiv.

Armstrong, Joseph E.—*Suite.*

Commission géologique, (sub.): appointements, M. le Dr Bell, 7308 et suiv.; études, livres, instruments, papeterie, etc., 7310 et suiv.

Douanes, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 1920.

Exposition d'Osaka, augmentation de nos exportations de beurre et de farine par suite de notre participation à icelle, qualité du beurre de l'Alberta, nos dépenses par rapport à cette exposition, (observ.) 4179-4185.

Fermes expérimentales, (sub.) 5035 et suiv.

Immigrants pauvres, (débat sur observ. Clarke) 3915.

Institut impérial de Londres, étalage canadien, renouvellements et améliorations, (sub.) 3774.

Intercolonial, appareils à gaz Pintsch pour wagons-voyageurs, (sub.) 6000 et suiv. ; frais d'exploitation, (sub.), ingérence politique, 6189 et suiv.

Pétrole : droits sur le, primes à payer aux producteurs de pétrole brut, (int.) 4722 et suiv.; pétitions et contre-pétitions au sujet du changement de droits, (mot. pour doc.) 4783 ; protection des producteurs à Sarnia et à Pétrolia, (int.) 6253 ; pétrole brut, prime, (en comité sur projet de résolution Fielding) 8575 et suiv.

Postes : établissement d'un service gratuit de factage rural, (observ.) 5802 ; (int.) 5819.

Steamers de l'Etat, entretien et réparations, (sub.) 5276 et suiv.

Tarif, changements aux résolutions y relatives, le pétrole, (rép. à observ. Fielding) 5810.

Terres fédérales, appointements du directeur des mines, (sub.) 7151 et suiv.

Avery, Melzar, *Addington.*

Capitaines et seconds de navires, examen, (sub.) vente du bois de l'Ile Hope, 5323 et suiv.

Fermes expérimentales, (sub.) 5047.

Immigrants pauvres, (débats sur observ. Clarke) 3906.

Ball, Geo., *Nicolet.*

Intercolonial, construction d'une gare à Sainte-Perpétue, (observ.) 8773.

Barker, Samuel, *Hamilton.*

Arbitrage entre le gouvernement et le Grand-Tronc, bill (n° 152) y relatif, 2e l. et comité, 7780 et suiv.

Auditeur général, augmentation de ses pouvoirs, (débat sur observ. et amendement Borden) 6705.

Canal de Cornwall, décrets relatifs au premier contrat concernant éclairage et force motrice, (mot. pour doc.) 6230.

Chambre des communes ; prévisions du Sergent d'armes, approuvées, (sub.) 9122 et suiv.

Chemins de fer, bill (n° 132) modifiant la loi de 1903 y relative, 2e l. et comité, 5747 ; en comité, 6777 et suiv.; 3e l., 7668 et suiv.; subventions, bill (n° 157) y relatif, 2e l. et comité, 8241 ; (en comité sur projet de résolution Emmerson) 8910 et suiv.

Chemin de fer Canada-Eastern, achat par le gouvernement, (observ. sur mot. Emmerson pour comité sur projet de résolution) 8342 et suiv.; bill (n° 163) autorisant le gouvernement à l'acheter, en comité, 8668 et suiv.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, (sub.): frais d'exploitation, double voie entre la jonction de Widsor et Halifax, (int.) 6347.

Chemin de fer Transcontinental National, exploration et personnes y employées (mot. pour documents) 221-222; dépôt en garantie, (int.) 400; convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur mot. Laurier pour comité sur projet de résolution, et amend. Borden) 1562-1600; bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (en comité) 2245 et suiv., 2306 et suiv.; 2418 et suiv.; 2564 et suiv.; 2680; en comité, art. 1, 2989; 2998; 3032 et suiv.; amendement, 2989, rejeté, 3018; arts 2 et 3, 3066; arts 2 à 7, 3175- 3245 et suiv.; arts 5 et 7, 3284-3291; arts 2 à 11, 3355 et suiv.; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3563 et suiv.; 3744; requête de MM. Cox, Hays et Wainwright au gouvernement, à qui communiquée avant lecture à la Chambre le 26 mai, (voir page 3669), (int.) 3799; soumissions et aide pour construction (mot. pour doc.) 3998; études topographiques et autres dépenses, (sub.) 9094 et suiv.

Compagnies, bill (n° 75) modifiant la loi de 1902 y relative, en comité, 4764; bill (n° 164) modifiant la loi de 1902 y relative, 2e l., 9024 et suiv.

Compagnie d'assurance " Monarque," sur la vie, bill (n° 69) la constituant en corporation, en comité, 3515.

Barker, Samuel—*Suite.*

Compagnie d'assurance " Mutual Reserve ", bill (n° 161) du Sénat, en comité, 8822 et suiv.

Compagnie des houillères de l'Ouest canadien, bill (n° 80) y relatif, en comité, 6185.

Douanes, appointements, (sub.) 1843.

Explication de nature personnelle, article du " Globe ", 2481.

Intercolonial, recettes, dépenses et frais d'exploitation pour les neuf mois expirés le 31 mars 1904, (int.) 1151; pour les huit mois expirés le 29 février 1904, (int.) 1677; pour renforcer ponts, (sub.) 5989 et suiv.; 6350 et suiv. ; freins à air pour fourgons à marchandises, (sub.) 5993 et suiv.; nouvelles commodités le long de la ligne, (sub.) 6020 et suiv.; pont de Restigouche, nouvelle superstructure, (sub.) 6023 et suiv.; améliorations et agrandissements à Amqui, (sub.) procédé du ministre, 6041 et suiv.; nouvelles installations à Halifax, (sub.), 6049 et suiv.; (sub.) déplacement de la voie à l'embranchement de Saint-Léonard, 8457 et suiv.; doublement de certaines parties de la voie, 8460 et suiv.; matériel roulant, 8468; rails d'acier et tire-fond, 8469 et suiv; améliorations et agrandissements le long de la ligne, 8470; agrandissement à Amqui, 8473 et suiv.; voies de garages et embranchements, 8476.

Lord Dundonald, démission, paroles de M. Lemieux, (débat sur observ. Borden) 7253; paroles de Thimothy Healy à son sujet, transmission au " Star ", de Montréal, par la Presse canadienne associée, (observ.) débat, 8774.

Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, 2e l. et comité, 8199 et suiv.

Ouvriers étrangers, bill (n° 162) ayant pour objet de modifier et le refondre les lois relatives à leur introduction au Canada, en comité, 8716 et suiv.

Ross, C. W., appointements, (sub.) 5964 et suiv.

Belcourt, Hon. Napoleon A., *Ottawa*, Orateur.

Bibliothécaires, rapport, 8.

Chambre, ventilation, (rép. à observ. Taylor) 4471; employés, appointements, (sub.) 9108 et suiv.; dépenses éventuelles, y compris secrétaire du chef de l'opposition, (sub.) 9119; prévisions du Sergent d'armes, approuvées, (sub.) 9120 et suiv.; journaux et documents de la Chambre, de 1891 à 1904, préparation d'un index, (sub.) 9133 et suiv.

Chemins de fer, bill (n° 2) modifiant la loi de 1903, en comité, (décision) 404 ; bill (n° 73) modifiant la loi des, 2e l., (décision), 4773.

Belcourt, Hon. Napoleon A.—*Suite.*

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (débat sur motion Laurier pour 2e l., et amendement Clarke) ; mise aux voix de l'amendement) 2074.

Cigarette, prohibition, (débat sur mot. Maclaren pour comité sur projet de résolution) décision, 342 et suiv.

Compagnie électrique d'Ottawa, bill (n° 110) y relatif, en comité, (décision) 4323 et suiv.

Députés présentés, 6.

Discours du Trône, 5.

Economie interne, commission, rapport, (présentation) 8769.

Elections contestées, 5.

Election de l'Orateur (remerciements) 3.

Explication de nature personnelle, par M. Osler, au sujet de ses relations avec certaines compagnies de chemin de fer, (observ.) 2895 et suiv.

Gregory, lieut-col., démission, débat sur observ. Lancaster, (décision) 7841.

Interpellations, procédure à suivre, (décision) 1166 et suiv.

Lord Dundonald: correspondance entre le ministre de l'Agriculture et lord Dundonald au sujet du discours de ce dernier au banquet de l'hôtel Windsor à Montréal, et de la radiation, y mentionnée, du nom du docteur Pickell par le ministre de l'Agriculture, comme futur officier du 13e dragons légers écossais, débat sur observ. Fisher, (observ. et décision), 4648 et suiv.

Messages de Son Excellence: Convention supplémentaire entre le Grand-Tronc-Pacifique et le gouvernement, copie, 8 ; budget principal, 203; remerciements pour adresse en réponse au discours du Trône, 1154 ; budget supplémentaire, 3803 ; 5802 ; idem, pour 1903-04 et 1904-05, 8499.

Sanction royale, 6996 ; 7015.

Taylor, M. James E., pétition pour divorce non revêtue de la signature d'un député, (observ.) 253.

Unions ouvrières, bill (n° 35) concernant étiquette des, (décision sur mot. Smith pour 2e l.) 3872 et suiv.

Bell, Adam Carr, *Pictou.*

Auditeur général, augmentation de ses pouvoirs, (débat sur observ. et amendement Borden) 6696.

Budget : débat sur motion Fielding, exposé budgétaire, 4428 et suiv.

Chemin de fer Transcontinental National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1662 ; bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, débat sur motion Laurier pour 2e l., 2081 et suiv. ; en comité, 2287 et suiv. ; arts 2 à 7, 3166 et suiv., amendement, 3167 ; 3175, rejeté, 3192 ; arts 2 à 11, 3357 ; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3715 et suiv.

Bell, Adam Carr—*Suite.*

Circulation gratuite, liste de permis de, combien émis en 1903, (mot. pour doc.) 1896 ; 3575.

Drague aspirante pour les provinces maritimes, construction, (int.) 1677.

Explication de nature personnelle, article du "Globe", 2022.

Fusils Ross, terrain plus vaste pour fabrique à Québec, (int.) 2396 ; 2879.

Graines de semence, inspection et vente, (observ. sur motion Fisher pour comité sur projet de résolution) 3757 et suiv.

Howard, pétition des pêcheurs pour prolongation de la pêche sur côte est d'Halifax, (int.) 4987.

Intercolonial, voie de garage à Pictou, travaux et revenu, (int.) 998 ; nouvelles installations à Stellarton, (sub.) 6044 et suiv.; nouvelles installations à Halifax, (sub.), 6050 et suiv.; frais d'exploitation (sub.), ingérence politique, 6107 et suiv.

Lord Dundonald, démission, paroles de M. Lemieux, (débat sur observ. Borden) 7209 et suiv.

Mabou, C.A., fabrique de beurre, frais d'installation, prix du beurre, etc., (int.) 2835 ; (mot. pour doc.) 3809.

Marine et Pêcheries, ministère, appointements, (sub.), primes aux pêcheurs, 5135.

Milice, uniformes, remboursement du prix aux officiers quands ils doivent en changer en vertu d'un règlement, (int.) 1677.

Nappan, N.-E., combien de beurre et de fromage fabriqué et à quel prix depuis trois ans à la station laitière de, (int.) 2834 ; (mot. pour doc.) 3809.

Pêcheries de Terre-Neuve, entrée du poisson de ces pêcheries en franchise aux Etats-Unis, (débat sur observ. Kaulbach) 2143.

Port Morien, Cap-Breton, brise-lames, coût des travaux jusqu'au 1er mai 1904, personnes employées à ces travaux, (mot. pour doc.), 5159.

Postes, ministère, appointements et dépenses casuelles, (sub.), 5664 et suiv.; adjudication du transport des dépêches, (int.) 5815; service entre l'Angleterre et le Canada, (sub.) 6244 et suiv.

Pugwash, N.-E., directeur de la poste, décès et remplacement, (int.) 1679.

Rivière John, transport des dépêches, (int.) 6105.

Bell, Adam Carr—*Suite.*
Sept-Iles, quai, (sub.) 7934 et suiv. ; 8082 et suiv.
Situation financière, revue, (observ.), débat, 8400 et suiv.; amendement, 8419, rejeté, 8454.
Tabac : droits d'accise et de douane perçus en 1903 et 1904, (int.) 6636.

Bennett, William H., *Simcoe-est.*
Acton-Vale, édifice public, construction, (sub.) 669.
Adresse en réponse au discours du Trône, 129.
Alexandria, Ont., édifice public, construction, (sub.) 511 et suiv.
Bois, commerce de, dans la Colombie-Anglaise, protection, (débat sur observ. Morrison) 2604.
Canal Welland, entreprise de l'éclairage, (int.) 1891.
Capitaines et seconds de navires, examen, (sub.), vente du " Bayfield ", 5299 et suiv.
Chemins de fer, bill (n° 132) modifiant la loi de 1903 y relative, 3e l., amendement, 7666, rejeté, 7667-68.
Chemin de fer Transcontinental National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1725; bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du , (débat sur motion Laurier pour 2e l.) 2104 et suiv.; en comité, 2251; 2278 et suiv.; 2351 et suiv.; arts 5 et 7, 3266 et suiv.; amendement, 3285, en suspens, 3285; arts 2 à 11, 3392, amendement retiré, 3392; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3565 et suiv.; amendement, 3565, rejeté, 3572.
Collingwood, valeur du bassin de radoub, prime à ses propriétaires, (int.) 3342; port, améliorations, (sub.) 7858 et suiv.
Cours de comté, Ontario, changements dans le personnel des juges, vacances, etc., (int.) 2391.
Dépôt-Harbour, brise-lames, (sub.) 7860 et suiv.
Elections fédérales, bill (n° 148) modifiant la loi de 1900 y relative, en comité, 7757 et suiv.
Exposition d'Osaka, dépenses du ministre de l'Agriculture, (observ.), 4150 et suiv.
Gouverneur général, (sub.) : wagon, réparations et modifications, 7591 et suiv.; 7606 et suiv.
Grain, consignation des ports des lacs, (int.) 214.
Ile Hope, coupe du bois, correspondance à ce sujet, (mot. pour doc.) 222; coupe du bois par Manley Chew, (int.) 2837.
Jackson, J. B., agent de commerce du Canada à Leeds, Angleterre, nomination, (observ.), débat, 7905 et suiv.

Bennett, William H.—*Suite.*
McCarthy, Osler, Haskin et Harcourt, honoraires payés à, (int.) 560 ; 1002.
Midland, terrains riverains, accusation de M. Bennett, (explication de nature personnelle par M. McCarthy) 383.
Navigation: aide, bateaux pour nettoyer chenaux, gaz comprimé, bouées pour les lacs, etc., (sub.), 5377 et suiv.
Oshawa, édifice public, construction, (sub.) 616 et suiv.
Port-Arthur, bill (n° 98) concernant le port de, 2e l., débat, 3922 et suiv.
Postes, ministère, appointements et dépenses casuelles, (sub.), 5714 et suiv.; relevé des objets de correspondance par les directeurs de la poste, (sub.), 5792.
Québec (province): ports et rivières, (sub.) 7872 et suiv.
Revenu de l'Intérieur, fourniture d'alcool méthylique aux fabricants, (sub.) 3974 et suiv.
Steamer Canada et autre, construction, 5360.
Steamers de l'Etat, entretien et réparations, (sub.), 5281 et suiv.
Steamer " Gulnare ", achat, 5358 et suiv.
Stratford, salle d'exercices, construction, (sub.) 646 et suiv.
Thornbury, dragage, (sub.) 7971.
Yukon, permis pour obtenir spiritueux, combien émis, et en faveur de qui, (mot. Bennett pour doc.) 1895.

Bickerdike, Robert, *Saint-Laurent, Montréal.*
Chemin de fer d'Edmonton, pétition de la Compagnie du, pour loi augmentant pouvoir d'emprunt, (mot. pour lecture, réception et renvoi au comité des ordres permanents) 2627.
Code pénal de 1892, bill (n° 86) le modifiant par rapport à la peine imposée aux débiteurs frauduleux, 1e l., 2133; 2e l. et comité, 4029; 4032; 3e l. et adop., 4040.
Montréal, édifice pour bureau du Revenu de l'intérieur, (observ. sur int. Gallery) 689.
Naufrages, enquêtes, (sub.) 5334.

Birkett, Thomas, *Ottawa.*
Canal Rideau, état des ponts, (observ.) 5985.
Compagnie électrique d'Ottawa, bill (n° 110) y relatif, en comité, 4230 et suiv.; 4282 et suiv.
Douanes, appointements, (sub.) 1886.
Milice d'Ottawa, nouvelle salle d'exercice, requête à cette fin, (int.) 3425.
Ottawa, musée Victoria et autres édifices, (sub.) 463; bureau de douane, construction, (int.) 556.
Postes, ministère, appointements et dépenses casuelles, (sub.), 5654 et suiv.
Ross, C. W., appointements, (sub.) 5977.
Tarif, changements aux résolutions y relatives, (rép. à observ. Fielding), 5811 et suiv.

Blain, Richard, *Peel.*

Acton-Vale, édifice public, construction, (sub.) 668 et suiv.

Agriculture, industrie laitière, bestiaux, volailles, graines et fruits, etc., (sub.) 7506-7524 et suiv.

Agriculture, arts, statistique, (sub.) 9087 et suiv.

Alexandria, Ont., édifice public, construction, (sub.) 509 et suiv.

Annuaire statistique, préparation, (sub.) 2765.

Canal de Carillon et Grenville, reconstruction du quai de Grenville (sub.) 6956 et suiv.

Canl des Galops, agrandissement, (sub.) 6389.

Canal du Sault-Sainte-Marie, construction, (sub.) 6908 et suiv.

Canal de la Vallée de la Trent, continuation, rapport de M. McLeod, (mot. pour doc.) 223.

Canal Welland, matériel d'éclairage électrique, (sub.) 6441 et suiv; 6885 et suiv.; améliorations à l'entrée de Port-Colborne, 6900 et suiv.

Chambre des Communes: prévisions du Sergent d'armes, approuvées, (sub.) 9120 et suiv.

Chemins de fer, bill (n° 2) modifiant la loi des, en comité, en comité, 3826; bill (n° 2), modifiant la loi de 1903 y relative; en comité, 5182 et suiv.; bill (n° 132), idem, 2e l. et comité, 5750 ; bill (n° 132) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6788 et suiv.; 3e l., 7651, amendement, 7651, rejeté, 7652; études et inspections, (sub.) 7582 et suiv.; subventions, (en comité) sur projet de résolution Emmerson) 8937 et suiv.

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, en comité, arts 2 et 3, 3062, amendement, 3062, modifié et adopté, 3100; arts 5 et 7, 3262 et suiv., amendement, 3262, rejeté, 3276; (sur mot. Laurier pour 3e l.) 3453 et suiv., amendement, 3453, rejeté, 3455.

Chenal du nord, creusage et barrage, (sub.) 6404 et suiv.

Chesley, Ont., directeur de la poste, (int.) 7178.

Cobourg, arsenal, construction, (sub.) 536 et suiv.

Colonisation, chemins au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, (sub.) 9175 et suiv.

Commission des chemins de fer, entretien et opérations, (sub.) 8495.

Commission géologique, (sub.): appointements, M. Macoun, 7304 et suiv.; études, livres, instruments, papeterie, 7311 et suiv.

Compagnie électrique d'Ottawa, bill (n° 110) y relatif, en comité, 4242.

Douanes, appointements, (sub.) 1878; appointements et dépenses casuelles, (sub.) 1919.

Blain, Richard—*Suite.*

Dépôt-Harbour, brise-lames, (sub.) 7861.

Digby, jetée, réparations, (sub.) 7741.

Dragage, (sub.): Ontario et Québec, sub.) 7994 et suivant.

Edifices publics, (sub.): construction de salles d'armes, 9150.

Exposition de Saint-Louis, envoi de bestiaux, (observ.) 4166 et suiv.; total des frais de participation du Canada, (int.) 7521.

Fromage, dépense pour réfrigérateur à Woodstock, (int.) 801.

Glace-Bay, port, améliorations, (sub.) 7746 et suiv.

Goderich, port, travaux, (sub.) 7862 et suiv.

Gouverneur général, (sub.): wagon, réparations et modifications, 7603 et suiv.

Graines de semence, bill (n° 125) concernant inspection et vente des, en comité, 5000 et suiv.; bill (n° 151) constituant en corporation l'association des producteurs de, en comité, 7331 et suiv.

Grande-Vallée, jetée, (sub.) 7880 et suiv.

Guelph, édifice public, agrandissement, (sub.) 545 et suiv.

Immigration, (sub.): appointements des agents et employés des agences, 7421; 7436.

Inspection générale, bill (n° 124) modifiant la loi y relative, 2e l. et comité, 8158 et suiv.

Institut impérial de Londres, étalage canadien, renouvellements et améliorations, (sub.) 3776.

Intercolonial,—nouvelles voies de garage le long de la ligne, (sub.), 6013 et suiv.; pont de Restigouche, nouvelle superstructure, (sub.), 6023 et suiv.; nouvelles installations à Stellarton, (sub.), 6045 et suiv.; frais d'exploitation, (sub.), ingérance politique, 6129 et suiv.; 6208 et suiv.; pour renforcer ponts, 6354 et suiv.

Lainages et cotonnades, protection de cette industrie, (débat sur observ. Pringle) 1475.

Listes électorales, préparation et impression depuis l'Acte de 1898, coût, (int.) 333; impression, (int.) 6976.

London, salle d'exercices et arsenal, construction, (sub.) 609 et suiv.

Ottawa, hôtel des Postes, reconstruction de la partie détruite par l'incendie du 4 janvier 1904, (sub.) 3952 et suiv.

Phares: appointements et allocations des gardiens, éclairage, etc., (sub.) 5399 et suiv.; entretien et réparations, (sub.), 5879; inspection, et aide à la navigation, (sub.) 5885 et suiv.

Port-Hawkesbury, (sub.) 7750 et suiv; quai, (sub.) 9153.

Ports, rivières, réparations en général, (sub.) 7958 et suiv.

Blain, Richard—*Suite.*
Postes, ministère, appointements et dépenses casuelles, (sub). 5678; chiffre du revenu provenant des journaux, (int. et observ.) 5792 et suiv.; augmentation du nombre de bureaux de poste, (int.) 5814; service entre l'Angleterre et le Canada, (sub.) 6277 et suiv.; port des lettres et colis posteaux, réduction, etc., (int.) 8893.
Prince-Albert, palais de justice et bureau de poste, (sub.) 707.
Produits agricoles et maraîchers, nécessité d'y accorder plus de protection, (observ.) débat, 4055 et suiv.; motion, 4055, mise aux voix et rejetée, 4091-92.
Quarantaine: examen des passagers des steamers aux ports des provinces maritimes, etc., (observ.), 4219 et suiv.; service à la Grosse-Ile, achat d'un nouveau steamer, (sub.), 4248 et suiv.; service à Victoria, C.-A., achat d'un nouveau steamer, (sub.) 4255 et suiv.
Rapides des Galops, pour terminer chenal, (sub.) 6429 et suiv.
Recensement de 1901, frais, (int.) 7318.
Revenu de l'intérieur: honoraires à M. A. A. Bruneau, avocat, Sorel, (sub.), 4096; balances américaines non étalonnées, importées et employées au Canada, (observ.) 4096 et suiv.
Rivière-aux-Pommes, quai, (sub.) 9151.
Sault Sainte-Marie, édifice public, construction, (sub.) 646.
Sept-Iles, quai, (sub.) 9207.
Service civil, frais des examens, (sub.) 9169.
Sloan, W., courrier convoyeur blessé, allocation de parcours, (sub.) 5917 et suiv.
Spanish-River, dragage, (sub.) 7969 et suiv.
Steamers, (sub.): service entre Saint-Jean et Glasgow, 6295 et suiv.
Tarif: modifications, en comité sur projet de résolution du 28 juin, 8984 et suiv.
Tarif postal du Canada et de l'Angleterre, (int.) 7528.
Vancouver, hôtel des postes, construction, (sub.) 714 et suiv.
West-Point, quai, réparations, (sub.) 7851.
White's-Cove, brise-lames, améliorations, (sub.) 7553 et suiv.
Woodstock, arsenal, construction, (sub.) 655; fromage, dépense pour réfrigérateur. (int.) 801.

Blanchet, J. B., *St. Hyacinthe.*
Chemins de fer, bill (n° 132) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6848.

Borden, Hon. Sir Frederick W., K.C.M.G., *King, N.-E.*
Armée impériale, combien de commissions accordées à des officiers canadiens, et à quelles conditions, (rép. à int. Hughes) 1371.

Borden, Sir Frederick—*Suite.*
Arsenal fédéral, (sub.) 8498.
Artillerie, traitement du directeur général, (mot. pour comité sur résol.) 602.
Artillerie canadienne, bill (n° 103) constituant en corporation l'Association de l', 1re l., 2880; 2e l., en comité, 3e l., 4197.
" Canadian Military Gazette ", lettre à elle adressée par le colonel Pinault, sous-ministre de la Milice, concernant annonce du Collège Militaire Royal, 8013 et suiv.
Canal Welland, matériel d'éclairage électrique, (sub.) 6894 et suiv.
Cavalerie : pourquoi nouveaux régiments composés de cinq escadrons ? (rép. à int. Clarke) 8593.
Etablisements industriels d'après recensements de 1901, (rép. à int. Kemp) 1890.
Fusils Ross, terrain plus vaste pour fabrique à Québec, (rép. à int. Bell) 2396; combien achétés par le gouvernement, etc., (rép. à int. Northrup) 6977.
Gardes à pied du Gouverneur général, nomination du major Merritt, démission du colonel Denison, (rép. à int. Sam. Hughes) 5138.
Gregory, lieut. col., démission, (rép. à mot. R. L. Borden pour doc.) 6104; 7117; dépôt de doc.) 6353; 7893; (débat sur observ. Lancaster) 7790 et suiv.; 7829 et suiv.
Guerre sud-africaine, aide aux Canadiens blessés, (rép. à int. Monk) 3573; pension aux soldats canadiens blessés, (rép. à mot. Broder pour doc.) 4754 et suiv.
Immigrants peu recommandables, entrefilet du " Citizen ", (rép. à int. Wilson) 365.
Kingston, collège militaire, annexe, gymnase, construction, (sub.) 606.
Lamontagne et Cie., Montréal, articles achetés de, comment, (rép. à int Hughes) 1892.
Lord Dundonald : correspondance entre le ministère de l'Agriculture et lord Dundonald au sujet du discours de ce dernier au banquet de l'hôtel Windsor à Montréal, et de la radiation, y mentionnée, du nom du Dr Pickell, par le ministre de l'Agriculture, comme futur officier du 13e dragons légers écossais, (débat sur observ. Fisher), 4640 et suiv.; démission de lord Dundonald, débat sur amendement Borden, 5491; documents, y compris lettre au colonel Whitley, (dépôt) 5830; démission, paroles de M. Lemieux, (débat sur observ. Borden) 7198 et suiv.
McLean, lieut.-col., H. M., nommé commandant du district n° 8, (rép. à int. Hughes) 5937.
Médailles sud-africaines, refusées à des Canadiens, (rép. à int. Hughes) 2393.
Milice; rapport pour 1903, dépôt 2879; modification de la loi de la Milice, (mot. pour comité sur projet de résolution) 2937-38 et

Borden. Sir Erederick—*Suite.*

suiv.; appointements, somme additionnelle requise, (sub.) 3954; augmentation de solde, (rép. à int. Sproule) 5241; (sub.): 9164; dépenses diverses et imprévues, 9165.

Milice canadienne, bill (n° 5) Acte de la Milice, 1ère l., 204; 2e l. et comité, 253 et suiv.; en comité sur résol., 479-480; uniformes, remboursement du prix aux officiers quand ils doivent en changer en vertu d'un règlement, (rép. à int. Bell) 1678; coiffure des soldats, par qui soumissions faites et à qui commande donnée, (rép. à int. Clarke) 1678; solde des officiers d'état-major, etc., à être fixée par décret de l'Exécutif, (motion de sir F. Borden pour comité sur projet de résolution) 1794; bill (n° 5), Acte de la Milice, en comité, 6452 et suiv.; 6557 et suiv.; impression et distribution du bill, (rép. à int. Tisdale) 6973; bill (n° 5), Acte de la Milice, interprétation du mot "corps", (rép. à int. Smith) 8135; en comité. 8176 et suiv.; 3e l., 8264 et suiv.; 8280 et suiv.; 8318 et suiv.; en comité, 8375 et suiv.; 3e l. et adoption du bill, 8400; bill (n° 168) modifiant l'Acte du Revenu de l'intérieur, 1ère l., 2e l., en comité et 3e l., 8662-63.

Milice et défense, (sub.): habillements, 8497.

Miliciens, augmentation de leur solde, (rép. à observ. Henderson) 3793.

Montréal, grève des débardeurs, solde des troupes, (rép. à int. Clarke) 402.

Mulloy, soldat, indemnité pour perte de la vue au service de l'empire pendant la guerre sud-africaine, (rép. à observ. Broder) 9028.

Neuvième bataillon, rapport du ministre de la Milice concernant enquête sur plainte formulée par un des officiers, (rép. à int. Casgrain pour doc.) 4470.

Ottawa Car Company, articles achetés de, comment, (rép. à int. Hughes) 1892.

Otter, col D. O., ses services pendant l'incursion des Féniens, en 1870, (rép. à int. Smith) 8501.

Saint-Jean, N.-B., service de la milice à, (rép. à int. Daniel) 2583; salle d'exercice militaire, construction, emplacement, (rép. à int. Daniel) 3989.

Saint-Thomas, Ont., salle du cercle du 25ième bataillon, quand établie, (rép. à int. Ingram) 7321; campement militaire, district n° 1, quand établi, (rép. à int. Ingram) 7321.

Sherbrooke, salle d'exercice militaire, construction, (rép. à int. Pope) 2394.

Sydney, grève, envoi de la milice pour rétablir l'ordre, (rép. à mot. Kendall pour doc.) 6642.

Tabac, envoi d'un agent dans le Wisconsin pour faire enquête sur culture, (rép. à int. Monk) 1891; commerce avec la Belgique, combien payé à M. Blaise Dugas pour sa mission en Belgique, (rép. à int. Monk) 1893.

Borden. Sir Erederick—*Suite.*

Tir, école de, à Ottawa, frais imposés aux élèves, (rép. à int. Hughes) 6640; (dépôt de documents) 7061; le soldat Perry, vainqueur au concours de Bisley, (observ.) 7537; allocations aux associations de, et autres, (sub.) 8497.

Truro, salle militaire, construction, (rép. à int. Gourley) 8501.

Valleyfield, grève, paiements à la milice, (rép. à int. Clarke) 249; 3160; 3345.

Borden, Robert L., *Halifax.*

Adresse en réponse au discours du Trône, débat, 34.

Alaska, frontière, sentence arbitrale, (motion pour documents) 4; 8; 1368; 4987; 5645.

Alexandria, Ont., édifice public, construction, (sub.) 519 et suiv.

Arbitrage entre le gouvernement et le Grand Tronc, bill (n° 152) y relatif, 2e l. et comité, 7785 et suiv.; 3e l., 7894.

Auditeur général, démission, (observ.) 5651; augmentation de ses pouvoirs, (observ.), débat, 6642; amendement, 6654, rejeté, 6723-6724; auditeur général et contrat Davis, lettre de l'auditeur général publiée par l' "Evening Journal", (rép. à int. Puttee) 6971.

Banque "Alliance" du Canada, pétition pour bill prolongeant délai pour obtenir certificat de la Trésorerie conformément à l'article 14 de la loi des Banques, (observ. sur mot. Russell pour lecture, etc.) 4462 et suiv.

Banque des Cultivateurs du Canada, pétition pour bill la constituant en corporataion, (observ. sur motion Guthrie pour lecture et réception) 3754 et suiv.

Bassins de radoub sur la côte du Pacifique, agrandissement, (mot. pour doc.) 564; 1461; 2386.

Batterie C., arrérages de paie, (int.) 2204

Baxter, port, travaux, (sub.) 7741.

Big-Harbour, quai, (sub.) 7741.

Bills d'intérêt privé, présentation, (motion pour prolongation de délais) 3469.

Blair, l'hon. A. G., correspondance concernant sa démission, (mot. pour doc.) 1369.

Budget: motion Fielding pour comité, exposé budgétaire, (débat) 4797 et suiv.; amendement 4822, rejeté, 4981-4982-4983.

Cabotage sur le Pacifique, décret du conseil y relatif, (int.) 1065 ; 1461 ; cabotage dans ports britanniques, lois y relatives, (int.) 6973.

Canal de Cornwall, barrage à l'ancienne écluse (n° 17), réparations et agrandissement, (sub.) 6379 ; agrandissement, (sub.) 6736 et suiv.; renforcissement et protection du bord, côté nord, (sub.) 7643.

Borden, R. L.—*Suite.*
Canal de la Cultute, dommages résultant d'inondation causée par les barrages du canal, (sub.) 7569.
Canal de Lachine, (sub.) exhaussement de la remise n° 1, bassin Saint-Gabriel, 7638.
Chambre: besogne de la, mesures du gouvernement pour la session actuelle, (int.) 6874; 6876; (observ. sur motion Laurier pour abandon de certains bills) 8373 et suiv.
Chemins de fer, bill (n° 2) modifiant la loi des, (débat sur mot. Fitzpatrick pour renvoi au comité des) 3811 et suiv.; en comité, 3812 et suiv.; bill (n° 73) modifiant la loi de 1903 y relative, 2e l., 4770 et suiv.; bill (n° 2), idem, en comité, 5168 et suiv.; comité des, observ. sur motion Henderson pour permission de siéger pendant séances de la Chambre, 5931; bill (n° 132) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6785 et suiv.; 3e l., 7648 et suiv.; études et inspection, (sub.) 7585 et suiv; subventions, bill (n° 157) y relatif, 2e l., et comité, 8237 et suiv.
Chemin de fer Canada-Eastern, achat par le gouvernement, (observ. sur mot. Emmerson pour comité sur projet de résolution) 8333 et suiv.
Chemin de fer Central de Kingston et du Dominion, pétition pour institution civile de la Compagnie du, (sur mot. Grant pour lecture, réception et renvoi au comité des ordres permanents) 2385; 2478.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, (sub.): frais d'exploitation, salaires, projet d'achat du chemin, 6344 et suiv.
Chemin de fer du Nord, titres acquis par le gouvernement en dédommagement de la garantie des obligations du, (mot. pour doc.) 2132; 2303.
Chemin de fer du Sud du Nouveau-Brunswick, pétition pour bill d'intérêt privé, (observ. sur mot. Gibson pour lecture et réception), 5251.
Chemin de fer Transcontinental National, convention avec le gouvernement, (motion pour documents) 7; 252; convention supplémentaire, impression, (interpellation) 8; tracé, études topographiques, rapport, (motion pour documents) 91; correspondance, (motion pour documents) 92; 477; 603; 1561; ratification du contrat supplémentaire du 8 mars 1904, (rép. à mot. Laurier pour préséance du débat) 601; débat sur mot. Laurier pour comité sur projet de résolution, proposition d'amendement à ladite motion, 734; amend. mis aux voix et rejeté par 116 contre 61, 1674; bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (mise aux voix de l'amendement Clarke) 2074; 2129; en comité, 2208; 2284 et suiv.; 2307 et suiv.; 2413 et suiv.: 2483 et suiv.; 2618 et

Borden, R. L.—*Suite.*
Chemin de fer Transcontinental National—*Suite.*
suiv.; 2663; tracé et construction, protestations en faveur de l'emploi d'ingénieurs britanniques et contre l'emploi d'ingénieurs étrangers, (mot. pour doc.) 2879; 3795; 3918; en comité, art. 1, 2986; 3001; 3028; amendement, 3039, rejeté, 3039; arts 2 et 3, 3060, 3137 et suiv., amendement, 3061, adopté, 3061; arts 2 à 7, 3183-3235 et suiv.; arts 5 et 7, 3323, amendement, 3326, en suspens, 3331; autre amendement, 3337; construction du chemin sous la surveillance de quatre commissaires au lieu de trois, (observ. sur mot. Laurier) 3339 et suiv.; amendement, 3393, rejeté, 3394. amendement, 3395, rejeté; 3395; (sur mot. Laurier pour 3e l.) 3451 et suiv.; 3533 et suiv. 3575 et suiv.; amendement, 3609, rejeté par 105 contre 59, 3733; emploi d'étrangers, le gouvernement est-il représenté par un avocat à l'enquête faite par le juge Winchester à ce sujet, (int.) 3992; 4106; 4195; 4387; rapport du juge, (mot. pour doc.) 5646; soumissions et aide pour construction, (observ. sur mot. Barker pour doc.) 4011 et suiv.; correspondance reçue de l'association des ingénieurs de l'ouest concernant emploi d'ingénieurs étrangers, (observ. sur mot. Clarke pour doc.), 4885 et suiv.; études, levés, plans et autres frais, (sub.) 6377 et suiv.
Chien de mer, fléau, (mot. pour doc.) 7021; 7065.
Cigarette, prohibition, (débat sur mot. Maclaren pour comité sur projet de résolution) 343; 360.
Code pénal de 1892, bill (n° 86) le modifiant quant aux peines imposées aux débiteurs frauduleux, en comité, 4033 et suiv.; bill (n° 76) le modifiant, en comité, 4776 et suiv.
Comités permanents, motion pour substitution de M. Roche à M. Birkett, et vice versa, 478.
Compagnies, bill (n° 75) modifiant la loi de 1902 y relative, 2e l et comité, 4027 et suiv.
Compagnie Electrique d'Ottawa, pétition, (sur mot. Morrison pour lecture, réception et renvoi au comité des ordres permanents) 2385; 2479.
Compagnie des houillères de l'Ouest canadien, bill (n° 80) y relatif, en comité, 4742 et suiv.; 6175 et suiv.
Conférence internationale, pouvoirs de ses membres, (mot. pour doc.) 1367; 3761.
Conseil privé du Roi pour le Canada, bureau: appointements et dépenses casuelles, (sub.) 430 et suiv.

Borden, R. L.—*Suite.*

Cour de l'Echiquier, bill (no 37) modifiant l'Acte de la, 3e l., 4049 et suiv.; dépenses casuelles, (sub.) 8049 et suiv.

Crédit provisoire, (observ. sur mot. Fielding) 6725.

Dette publique, intérêt et fonds d'amortissement (subsides) 235.

Documents publics, suppression, (débat sur projet de résolution Haggart), 5860 et suiv.

Douanes, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 1904 et suiv.

Edmonton, prison, construction, (sub.) 705 et suiv.

Elections fédérales, bill (n° 148) modifiant la loi de 1900 y relative, en comité, 7756 et suiv.; 8246.

Election de l'Orateur, (observations sur motion Laurier) 3.

Explication de nature personnelle, citation d'extraits du mémoire de M. Blair, (débat) 1310; incorrection du compte rendu officiel des débats, 1462; explication de nature personnelle, par M. Osler, au sujet de ses relations avec certaines compagnies de chemin de fer, (débat) 2915 et suiv.

Fête Victoria, ajournement, (observ. sur mot. Laurier) 3470.

Feuilleton, rédaction du, (rép. à observ. Sproule) 995.

Glace-Bay, port, améliorations, (sub.) 7744 et suiv.

Gouverneur général, bureau du secrétaire du, appointements et dépenses imprévues, (subsides) 245.

Grains, bill (n° 113) concernant l'inspection, (mot. pour renvoi à un comité) 3921.

Gregory, lieut.-col., démission, (mot. pour doc.) 6093; 7116; prolongation de son terme de commandement, (mot. pour doc.) 6347; (débat sur observ. Lancaster) 7796 et suiv.; 7828 et suiv.

Halifax, édifice pour les immigrants, nouvel étage, (sub.) 507; nouvel édifice public (sub.) 508.

Homard, pêcheries, violation des réglements, trop de permis accordés pour fabriques de conserves, (rép. à observ. Lefurgey), 4737 et suiv.

Huntingdon, P. Q., décès et remplacement du directeur de la poste, (mot. pour doc.) 1894.

Immigrants italiens à Montréal, rapport du sous-ministre du Travail, (mot. pour doc.) 7023.

Immigrants pauvres, (débat sur observ. Clarke) 3895 et suiv.

Indiens, (sub.) Nouvelle-Ecosse, appointements, 7026 et suiv.; Nouveau-Brunswick, appointements, 7030 et suiv.

Borden, R. L.—*Suite.*

Intercolonial, agrandissement et améliorations à Sydney, (sub.), C 5988 appareils à gaz Pintsch pour wagons à voyageurs, (sub). 5998 et suiv.; creusage et pétardement du roc à la gare maritime d'Halifax, (sub.), 6025 et suiv.; nouvelle gare à Windsor, N.-E., (sub.), 6029 et suiv.; agrandissements à Amherst, (sub.), 6031 et suiv; frais d'exploitation, (sub.) ingérence politique, 6132 et suiv.; 6187 et suiv.; pour renforcer ponts, 6349; déviation du traffic, renseignements par le ministre de la Justice sur rapport à ce sujet, (mot.) 8242.

Interpellations: procédure à suivre, (observ.) 1163, question de privilège, 1225; manière d'y répondre, (débat sur observ. Clarke) 6982.

Jackson, J. B., agent de commerce du Canada à Leeds, Angleterre, nomination, (débat sur observ. Bennett) 7928 et suiv.; amendement, 7932, rejeté, 7933.

Justice: appointements, (sub.) 433 et suiv.

Kéréméos, réserve indienne de, proposition de vente ou d'échange, (int.) 1890.

Législation à être proposée par le gouvernement à la session de 1904, est-elle toute devant la Chambre, int.), 4782; 4887.

Lord Dundonald : correspondance entre le ministre de l'Agriculture et lord Dundonald au sujet du discours de ce dernier à l'hôtel Windsor à Montréal, et de la radiation, y mentionnée, du nom du Dr Pickell, par le ministre de l'Agriculture, comme futur officier du 13e dragons légers écossais, (débat sur observ. Fisher) 4642 et suiv.; correspondance entre le ministre de l'Agriculture, le colonel Smart et le colonel Whitley, (mot. pour doc.), 4741; documents relatifs à la démission de lord Dundonald, dépôt par sir Wilfrid Laurier, (observ.), 4983 et suiv., (int.) 4986; dépôt par l'honorable M. Fisher, (observ.), 5350; démission de lord Dundonald, (observ.), débat, 5427; amendement, 5458, mis aux voix et rejeté, 5642; démission, paroles de M. Lemieux, (observ.) 7179 et suiv.

Lord Minto, Son Excellence le Gouverneur général, (rép. à motion Laurier pour présentation d'une adresse à l'occasion de son départ) 8591.

McIntosh, M. John, député, décès, éloge, 6637.

Milice, modification de la loi de la milice, (débat sur mot. de sir F. Borden pour comité sur projet de résolution) 2937 et suiv.

Milice canadienne, bill (n° 5) Actc de la Milice, 2e l. et comité, 254 et suiv.; en comité sur résol., 480 et suiv.; bill (n° 5) Acte de la Milice, en comité, 6463 et suiv.; 6583 et suiv.; bill (n° 5), Acte de la Milice, 2e l. et comité, 8196 et suiv.; 3e l., 8222 et suiv.; 8321 et suiv.; en comité, 8377 et suiv.

Borden, R. L.—*Suite.*

Montréal, entrepôt de douane, améliorations, (sub.) 688.

" Nova Scotia Permanent Benefit Building Society and Savings Fund ", bill (n° 8) amendant de nouveau l'acte y relatif, 1ère l., 396; 2e l., 553; en comité, 3513; 3e l., 3515.

Ouvriers, différends dans la Colombie Anglaise, impression du rapport de la commission y relative, et des témoignages rendus devant icelle, (int.) 1065.

Pêche; chèques pour primes de pêche, retard dans la distribution des, (int.) 2135.

Pêcheries, entente avec une ou plusieurs provinces pour confection d'un mémoire concernant décision rendue en 1877 par la commission des pêcheries, (int.) 3159; bill (n° 74)modifiant la loi y relative, 2e l. et comité, 8327 et suiv.

Phoque : réclamations concernant saisie de bateaux de pêche par le gouvernement russe règlement, (int.), 5427; 5521.

Pilotage: bill (n° 100) modifiant l'Acte y relatif, 2e l. et comité, 4109 et suiv.

Port-Arthur, bill (n° 98) concernant le port de, 2e l., débat, 3934 et suiv.

Port-Hood-Harbour, fermeture de l'entrée du nord, (sub.) 7751 et suiv.

Postes: copies de tous les contrats passés pour transport des malles entre ports du Saint-Laurent, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, et le Royaume-Uni, (mot. pour doc.) 429; 879; 1889; 2386; 3158; surcroît d'ouvrage des employés à Montréal, à Halifax, etc., représentations du grand jury quant à ce dernier endroit en mars 1904, (observ.), 5780 et suiv.; service entre l'Angleterre et le Canada, (sub.) 6263 et suiv.; bill (n° 153) modifiant la loi des, 3e l., 8374 et suiv.

Proulx, M. Isidore, député de Prescott, décès, éloge, 8010.

Provinces, dettes envers le Dominion, documents s'y rapportant, (mot. pour production) 429.

Québec, édifice des immigrants, (sub.) 690; brise-lames sur quai du Roi, (sub.) 690.

Représentation: bill (n° 149) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 7778 ; appels des provinces, préparation des factums et mémoires y relatifs, (int.) 3918.

Rossland, salle d'exercices, construction, (sub.) 709.

Savard, M. P. V., état de compte, frais d'enquête *in re* acquisition de la seigneurerie de Mingan, (sur mot. Casgrain pour doc.) 2303.

Sinistres maritimes, bill (n° 102) modifiant loi de 1901 y relative; en comité, 5352 et suiv.

Borden, R. L.—*Suite.*

Situation financière, revue, (débat sur observ. Bell) 8451 et suiv.

Small, E. A., bill (n° 93) concernant certains brevets d'invention de, en comité, 3091.

Statuts revisés, bill (n° 154) modifiant chapitre 61 des statuts de 1903 y relatifs, 2e l. et comité, 6883.

Steamers, service direct entre le Canada et le Mexique, (int.) 2134; service direct entre le Canada et la France, contrat et subvention, (observ. sur mot. Casgrain pour doc.) 4760 et suiv.; (sub.) service entre Halifax, Saint-Jean, Terre-Neuve et Liverpool, 6294 ; entre Saint-Jean et Halifax ou l'un ou l'autre de ces ports et les Antilles et l'Amérique du Sud, 6298 et suiv.; entre Port-Mulgrave et Canso, Guysborough et Chéticamp, 7549 et suiv.

Steamer " Lady Laurier ", paiement de l'équipage, (int.) 7318.

Subvention aux provinces, paroles de M. Pugsley, (interpellations) 228 ; rajustement, (int.) 506.

Sydney, N.-E., grève à l'aciérie Dominion, (int.) 4104.

Tabac : licences pour fabrication, révocation, (débat sur mot. Brodeur pour comité sur projet de résolution) 8509 et suiv., en comité, 8539 et suiv.

Tarif de faveur : (débat sur motion Logan), 5154. et suiv.; présentation d'un projet de loi par le gouvernement, à ce sujet, (int.) 6094 ; (observ.) 7179 et suiv.

Télégraphe, (sub.) : ligne entre Deer-Island, N.-B., et Eastport, Maine, 7998 et suiv.

Territoires du Nord-Ouest, insurrection de de 1885, paiement des réclamations pour pertes subies, (débat sur mot. Davis pour doc.) 2857.

Vancouver, hôtel des postes, construction, (sub.) 712 et suiv.; bassin de radoub, (mot. pour doc.) 879 ; 1888.

White's Cove, brise-lames, améliorations, (sub.) 7754.

Winnipeg : nouvel hôtel des postes, (sub.) 702 ; exposition nationale de 1904, (sub.) 2782.

Yukon, concession Treadgold, rapport de la commission y relative, (int.) 1065 ; (mot. pour doc.) 3575 ; 3763 ; bill (n° 39) modifiant l'Acte du territoire du, en comité, 4054 ; 3e l., 5261-5262 ; concession Treadgold, rapport du commissaire enquêteur nommé à ce sujet, (mot. pour doc.), 5646 ; 5996 ; 6093 ; 7900 ; impression du rapport, (observ.) 8242 ; annulation de la concession, (mot. pour dépôt du décret à ce sujet), 5832.

Bourassa, Henri, *Labelle.*

Adresse en réponse au discours du Trône, 119. Budget: motion Fielding pour comité, exposé budgétaire, et amendement Borden, (débat) 4953 et suiv.

Chemins de fer, bill (n° 2) modifiant loi de 1903, en comité, 418 et suiv.

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, (débat sur motion Laurier pour 3e l.) 3493 et suiv.

Chinois employés dans les mines de houille, veto sur loi de la Colombie Anglaise à ce sujet, (int.) 687.

Cigarettes, prohibition, bill (n° 128), en comité, 5216 ; 5231.

Drapeau sur édifices du parlement, (observations) 218.

Etrangers, naturalisation, bill (n° 147) modifiant lois y relatives, 2e l., 6881 et suiv.

Explication de nature personnelle, compte rendu d'un débat sur la loi de la Milice, par le " Mail and Empire ", 6641.

Grande-Vallée, jetée, (sub.) 7879 et suiv.

Immigration asiatique, veto sur loi de la Colombie Anglaise à ce sujet, (int.) 687.

Listes électorales, impression, retard, (int.) 6876.

Lord Dundonald : correspondance entre le ministre de l'Agriculture et lord Dundonald au sujet du discours de ce dernier à l'hôtel Windsor, à Montréal, et de la radiation, y mentionnée, du nom du Dr Pickell, par le ministre de l'Agriculture, comme officier du 13e dragons légers écossais, (débat sur observ. Fisher), 4682 et suiv.

Lord Strathcona, discours exprimant opinions politiques, (observ.) 3791.

Marine marchande du Canada, son pavillon, (int.), 5255.

Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, en comité, 6467 et suiv.; 6556 et suiv.; 2e l. et comité, 8202; 8220 et suiv.

Chambre, besogne de la, (observ.) sur mot. Laurier pour abandon de certains bills) 8370 et suiv.

Boyd, Nathaniel, *Macdonald.*

Chemins de fer, bill (n° 132) modifiant la loi de 1903 y relative, 3e l., amendement MacLean, 7663 et suiv.

Chemins de fer et Canaux, ministère: appointements, (sub.) 5980 et suiv.; Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (en comité) 2215; études, levés, plans et autres frais, (sub.) 6378.

Colonisation, chemins au Manitoba et au Nord Ouest, (sub.) 8128 et suiv.; 9177.

Crédit provisoire, (observ. sur mot. Fielding) 6726.

Boyd, Nathaniel—*Suite.*

Elections fédérales, bill (n° 148) modifiant la la loi de 1900 y relative, en comité, 7758 et suiv.

Gendarmerie à Cheval du Nord-Ouest, solde de l'effectif, (sub.) 2720.

Grains, bill, (n° 113) concernant l'inspection des, en comité, 8175 et suiv.

Lac Cumberland, privilège d'y faire la pêche, à qui accordé, à quelles conditions, etc., (int.) 2961.

Liste électorale du Manitoba, copie revisée, (int.) 7541.

Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, en comité, 6517 et suiv.

Ouvriers étrangers, bill (n° 162) ayant pour objet de modifier et de refondre les lois relatives à leur introduction au Canada, en comité, 8751 et suiv.; 3e l., 8780 et suiv.; amendement, 8780, rejeté, 8791.

Pêche: privilège de faire la pêche dans les lacs situés au nord de Winnipeg, (int.) 7890.

Pêcheries, (sub.) inspecteurs, surveillants et gardiens, appointements, 7678 et suiv.

Piscifactures, nouvelles, construction et entretien, (sub.) 9069 et suiv.

Postes: courriers-convoyeurs du Manitoba et du Nord-Ouest, requête pour augmentation d'appointements, (int.), 5826.

Tarif: modifications, en comité sur projet de résolution du 28 juin, 9021.

Terre fédérales, appointements des inspecteurs, agents et sous-agents, (sub.) 7163

Territoires du Nord-Ouest, insurrection de 1885, paiement des réclamations pour pertes subies, (débat sur mot. Davis pour doc.) 2860.

Brock, William Rees, *Toronto-centre.*

Chemins de fer, subventions, (en comité sur projet de résolution Emmerson) 8942.

Chemin de fer Transcontinental-National, études topographiques et autres dépenses, (sub.) 9093 et suiv.

Elections fédérales, bill (n° 148) modifiant la loi de 1900 y relative, en comité, 7766 et suiv.

Intercolonial,—agrandissements à Amherst, administration du chemin en général, 6035 et suiv.

Lainages et cotonnades, protection de cette industrie, (débat sur observ. Pringle) 1470.

Tarif: modifications, en comité sur projet de résolution du 28 juin, 8968 et suiv.

Tarif de faveur, (débat sur motion Logan) 5148 et suiv.

Broder, Andrew, *Dundas.*

Beurre, exportation, quantité exportée de 1898 à 1903, (int.) 798.

Budget : motion Fielding pour comité, exposé budgétaire, et amendement Borden, (débat), 4839 et suiv.

Broder, Andrew,—*Suite.*

Chemin de fer de la province d'Ontario, tarifs de transport, augmentation, (observ.) 2961.

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, (débat sur motion Laurier pour 3e l.) 3463 et suiv.

Compagnie d'assurance "Mutual Reserve", bill (n° 161) du Sénat, en comité, 8810 et suiv.

Fromage, exportation, quantité exportée de 1898 à 1903, (int.) 798.

Gobeil, Joseph E., appointements, (int.), 5649.

Guerre Sud-Africaine, pension aux soldats canadiens blessés, (mot. pour doc.), 4752 et suiv.

Iréna, comté de Dundas, changement de directeur de la poste, (mot. pour doc.) 2878.

Kingston, enquête au bureau de poste de, (int.) 2960.

Marine et Pêcheries : ministère, appointements, augmentation, (sub.) 9043.

Mulloy, soldat, indemnité pour perte de la vue au service de l'empire pendant guerre sud-africaine, (observ.) 9028.

Produits périssables, transport, (débat sur observ. Smith) 8041 et suiv.

Rapide des Galops, achèvement du chenal, (sub.) 9105.

Yukon : secours et assistance de médecin, (M. Joseph Gobeil), (sub.), observ., 9188.

Brodeur, Hon. Louis Philippe, *Rouville.*

Accise, infractions à la loi depuis le 1er juillet 1903, (rép. à int. Macpherson), 5650.

Budget: motion Fielding pour comité, exposé budgétaire, et amendement Borden, (débat) 4917 et suiv.; 4927 et suiv.

Canal de Chambly, éclusiers supplémentaires, (sub.) 8496.

Chambre des communes : employés, appointements, (sub.) 9111 et suiv.; prévisions du Sergent d'armes, approuvées, (sub.) 9124 et suiv.

Chemins à barrières, de Montréal, abolition de la commission des, (débat sur motion Monk) 584.

Compagnie électrique d'Ottawa, bill (n° 110), y relatif, en comité, 4289 et suiv.

Compagnie des houillères de l'Ouest canadien, bill (n° 80), y relatif, en comité, 4927.

Compagnie manufacturière des Chutes de Sprague, bill (n° 42) y relatif, en comité et motion pour 3e l., 4325 et suiv.; 4506.

Confitures falsifiées : peines imposées pour vente, mesures prises ou à prendre pour empêcher vente, (rép. à int. Smith) 8136.

Gervais, Alphonse, emploi et appointements, participation à la dernière élection fédérale partielle de Saint-Hyacinthe, (rép. à int. Monk) 3160.

Brodeur, Hon. Louis Philippe—*Suite.*

Interpellations, procédure à suivre, question de privilège, 1249.

Revenu de l'intérieur, rapport, 1ère partie, accise, (dépôt) 203 ; rapport, 3e partie, (dépôt) 879 ; (subsides) : ministère, gestion, appointements et dépenses casuelles, 3954 ; préposés et inspecteurs de l'accise, appointements, 3958 ; préposés à la surveillance des grandes distilleries et autres fabriques, service de surcroît, 3965 ; heures de service autres que pour surveillance spéciale, 3965 ; service de surveillance, 3966 ; déplacement, combustible, loyer, accise, 3966 ; timbres sur tabacs canadiens et étrangers, 3967 ; allocation aux percepteurs des douanes pour droits perçus par eux en 1903-04, 3968; à M. L. A. Fréchette pour traduction spéciale, 3969 ; allocation de subsistance aux préposés de la Colombie Anglaise dont les appointements n'excèdent pas $700 par année, 3969; fourniture d'alcool méthylique aux fabricants, loyer, éclairage, transport, appointements, etc., 3969 ; vérification des poids et mesures, inspection du gaz et de la lumière électrique, appointements, etc., 4092 ; 4102; loyer, combustible, frais de déplacement, de poste, papeterie, instruments, etc., 5102; falsification des substances alimentaires, engrais, frais de mise à exécution de l'Acte concernant marques frauduleuses de commerce, 4143 ; menus revenus et dépenses, 4154-55 ; abrogation ou amendement de l'Acte 53, Vict., art. 4, y relatif, (rép. à int. Clancy) 6228 ; bill (n° 168) modifiant la loi du Revenu de l'intérieur, 1ère et 2e l., en comité et 3e l., 8662-63 ; bill (n° 173), idem, 1ère et 2e l., en comité et 3e l., 9023.

Tabac : droits sur tabac en feuilles, état naturel, montant perçu en 1903, (rép. à mot. Clancy) 4103 ; droits d'accise et de douane perçus en 1903 et 1904, (rép. à int. Bell) 6636; industrie, (débat sur observ. et amendement Monk) 7001; licences pour fabrication, révocation, (motion pour comité sur projet de résolution) 8244 ; 8505 ; en comité, 8539 et suiv. ; 8646 ; 8650 ; 8662 et suiv.; bill (n° 168) modifiant la loi du Revenu de l'intérieur, 1ère et 2e l., en comité et 3e l., 8662-63.

Tarif : modifications, en comité sur projet de résolution du 28 juin, 9022.

Tascherau, R. E. A., appointements, (sub.) 9171 et suiv.

Trenton, dragage du port, (rép. à int. Porter) 6229.

Wiallard, R. A., appointements, (sub.) 9107 et suiv.

Bruce, Frank C., *Hamilton.*
Graines de semence, bill (n° 151) constituant en corporation l'association des producteurs de, en comité, 7336.

Bruneau, Arthur Aime, *Richelieu.*
Baie La Vallière, mémoires, plans, correspondance, etc., concernant dragage, (motion pour documents) 3809.
Ouvriers : salaires payés aux ouvriers employés à la construction du quai de Trois-Rivières, de Sorel, des brise-glace de Sainte-Anne de Sorel, des estacades et piliers pour flottage du bois sur la rivière Saint-Maurice ; à la commission du port de Montréal, à Cascades sur canal de Soulanges, aux réparations du bureau de poste d'Ottawa, sur canal de Lachine, à l'écluse de Saint-Ours, sur l'Intercolonial, entre Métapédia et Montréal, (int.) 5650 ; 5651 ; 5831.

Bureau, Jacques, *Trois-Rivières et Saint-Maurice.*
Chemins de fer de la Vallée du Saint-Maurice, bill (n° 50) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 1064 ; 2e l., 1349 ; 3e l., 3516.
Trois-Rivières, port, quai additionnel en eau profonde, (sub.) 7944 et suiv.

Calvert, William Samuel, *Middlesex-ouest.*
Chemin de fer de Brantford à Hamilton, bill (n° 22) concernant la Compagnie du, 1ère l., 600; 2e l., 717; en comité, 1833; 3e l., 1838.
Chemin de fer Central de la Frontière, de Kamloops et Cariboo, bill (n° 46) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 1064; 2e l., 1349; en comité et 3e l., 2387.
Chemin de fer Central de Kootenay, bill (n° 47) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1064; 2e l., 1349; en comité et 3e l., 2168.
Chemin de fer de Tilsonburg, du lac Erié et du Pacifique, bill (n° 104) concernant la Compagnie du, 1e l., 2959; 2e l., 3159; en comité et 3e l., 3796.
Chemin de fer de Toronto à Hamilton, bill (n° 91) concernant la Compagnie du, 1e l., 2300; 2e l., 2624; en comité et 3e l., 3796.
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (débat sur motion Laurier pour 2e l.) 2127.
Compagnie d'éclairage et de force motrice de Rio de Janeiro, pétition pour loi modifiant son nom et l'autorisant à construire tramways, chemins de fer, lignes télégraphiques et téléphoniques au Brésil, (mot. pour lecture, réception, etc.) 4880; 5061; bill (n° 142), pour les fins mentionnées dans ladite pétition, 1ère l., 5254; 2e l., 5371: en comité, 5935.

Calvert, William Samuel—*Suite.*
Christian, Annie, bill (n° 155) pour lui faire droit, 1ère l., (mot.) 6873; 2e l., 6974; 3e l., 7519.
Explication de nature personnelle par M. Bell, article du " Globe ", (observ.) 2026.
Mann, Andrew W., pétition pour bill l'autorisant à divorcer, (mot. pour lecture, etc.) 3888.

Campbell, Archibald, *York-ouest, O.*
Budget: débat sur motion Fielding pour comité, exposé budgétaire, 4591 et suiv.
Chemins de fer, bill (n° 132) modifiant la loi de 1903 y relative en comité, 6846 et suiv.
Chemin de fer de Montréal au Nipissingue et à la Baie Georgienne, bill (n° 109) constituant en corporation la Compagnie du, 1e l., 3049 ; 2e l., 3159 ; en comité et 3e l., 4328.
Chemin de fer de Similkameen à Kéréméos, bill (n° 136), constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 4880.
Chemin de fer Transcontinental National : convention supplémentaire, ratification (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1005; bill (n° 72) modifiant l'Acte du chemin de fer Transcontinental National, (débat sur mot. Laurier pour 3e l.) 3511 et suiv.
Compagnie d'assurance du Canada, sur la vie, bill (n° 108) y relatif, 1re l., 3049; 2e l., 3159.
Compagnie canadienne de crédit, d'indemnité et de cautionnement; en comité, 5368.
Damen, William A., bill (n° 92) concernant certain brevet de, 1e l., 23000; 2e l., 2624; en comité et 3e l., 3088.
Grains, bill (n° 113) concernant l'inspection des, en comité, 8172 et suiv.
Inspection générale, bill (n° 124) modifiant la loi y relative, 2e l. et comité, 8160 et suiv.
Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, 3e l., 8318.
Pétrole brut, prime, (en comité sur projet de résolution Fielding) 8561; 8571 et suiv.
Phares, appointements et allocations des gardiens, (sub.) décision, 5395 et suiv.
Port-Arthur, bill (n° 98) concernant le port de, 2e l., débat, 3941 et suiv.
Sainte-Marie, édifice public, construction (sub.) 638.

Cartwright, Tres Honorable Sir Richard, G.C.M.G., *Oxford-sud.*
Acier: primes, (mot. pour comité sur projet de résolution) 8137; en comité, 8504; bill (n° 165) modifiant ch. 68 des statuts de 1903, 1ère et 2e l., comité et 3e l., 8505; (sub.) 9090.
Beurre et fromage, pesage, institution d'une commission y relative (rép. à int. Pope) 1561.

Cartwright, Sir Richard—*Suite.*
Budget: débat sur motion Fielding pour comité, exposé budgétaire, 4471 et suiv.
Chanvre de Manille, pour ficelle d'engerbage, (sub.) 9090.
Chinois, demande d'entrée libre dans la Colombie-Anglaise par les autorités de la Chine, (rép, à int. Puttee) 399; entrant au Canada sans payer taxe, lacunes dans l'acte concernant leur exclusion, (rép. à int. Smith) 1004.
Commerce, ministère, (sub.) appointements, 6230; dépenses casuelles, 6233.
Dominion Iron and Steel Company, sommes à elles payées à titre de primes, (rép. à int. Kendall), 5911.
Douanes, appointements (sub.) 1823; appointements et dépenses casuelles, (sub.) 1912 et suiv.
Ficelle d'engerbage, saisies opérées et amendes imposées, (rép. à int. Clancy) 3163; 3573; (rép à mot. Clancy pour doc.) 6105.
Foin exporté aux Etats-Unis, inspection, (rép. à int. Léonard) 402.
Grains, bill (n° 113) concernant l'inspection des, 1e l., 3158; 2e l., 3920; en comité, 8172; 3e l., 8176.
Immigration chinoise, taxe de $500, mise en vigueur de l'acte y relatif, (rép. à int. Smith) 998.
Industrie laitière, pesage de ses produits à Montréal, (rép. à observ. Pope) 7363.
Inspection générale, bill (n° 124) modifiant l'Acte y relatif, 1e l., 3756; 2e l. et comité, 8158; 3e l., 8172.
Jackson, J. B., agent de commerce du Canada à Leeds, Angleterre, nomination, (débat sur observ. Bennett) 7913 et suiv.
Navires canadiens et anglais dans les possessions anglaises et américaines, traitement, (rép. à int. Hughes) 2392.
Pétrole: protection des producteurs à Sarnia et à Pétrolia, (rép. à int. Armstrong) 6254.
Plomb: prime sur le plomb extrait et livré le ou après le 1er juillet 1903, (mot. pour comité sur projet de résolution) 2713; 3919; bill (n° 127) modifiant l'Acte relatif au paiement des primes sur le plomb dans minerais de provenance canadienne, 1e l., 3820; 2e l. et comité, 4106; 3e l., 4107; primes, (motion pour comité sur projet de résolution) 8645; 8828; bill (n° 169) modifiant la loi relative au paiement des primes, 1ère et 2e l., en comité et 3e l., 8829.
Plomb, fer et acier : combien payé à titre de primes en 1904, (rép. à int. Henderson) 8900; (sub.) 9090.
Postes : subventions pour service à vapeur entre Montréal et ports de la Grande-Bretagne, (rép. à int. Henderson) 248; copies de tous contrats passés pour transport des malles des ports du Saint-Laurent, (rép. à mot. Borden pour doc.) 3158; service entre l'Angleterre et le Canada, (sub.) 6234.
Produits périssables, transport, débat sur observ. Smith, 8030 et suiv.
Sauvetage, bateau et outillage de, sur le Saint-Laurent, (sub.) 7561.
Steamers, service direct entre le Canada et la France, contrat passé à ce sujet, (rép. à int. Casgrain) 3798; service direct entre le Canada et le Mexique, soumissions, escale à Victoria et à Saint-Jean, N.-B., transport de quelles marchandises; (rép. à int. Earle, Daniel et Hughes) 4196-4197; approbation des tarifs par le gouvernement, etc., (rép. à int. Smith) 4752; service direct entre le Canada et la France, contrat et subvention, (rép. à mot. Casgrain pour doc.) 4758 et suiv.; service entre Halifax, Saint- Jean, Terre-Neuve et Liverpool, 6292; entre Saint-Jean et Glasgow, 6295; entre Saint-Jean, Dublin et Belfast, 6296; entre Saint-Jean, Halifax et Londres, 6297; entre Saint-Jean et Londres, 6297; entre Halifax et Londres, 6297; entre Saint-Jean et Digby, 6298; entre Saint-Jean et Halifax ou l'un ou l'autre de ces ports et les Antilles et l'Amérique du sud, 6298; entre Victoria et San Francisco, 7545; entre Halifax et Terre-Neuve, 7545; entre la terre ferme et les îles de la Madeleine, 7545; entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme, 7545; entre Grand-Manan et la terre ferme, 7546; entre Saint-Jean et Halifax, viâ Yarmouth, etc., 7546; entre Saint-Jean et le bassin des Mines, 7546; entre Pictou, Murray-Harbour, Georgetown et Montague-Bridge, 7546; entre Québec et le bassin de Gaspé, 7596; entre l'Ile du Prince-Edouard et l'Angleterre, 7547; entre Montréal, Québec et Manchester, Angleterre, et entre Saint-Jean, Halifax et Manchester, 7547; entre le Canada et l'Afrique australe, 7547; entre le bassin de Gaspé et Dalhousie et Campbellton, 7548; entre Port-Mulgrave et Canso, Guysborough, Margaree et Chéticamp, 7549; entre Sydney, et Whycocomagh, 7553; entre Saint-Stephen, N.-B., et la rivière Sainte-Croix, l'île au Chevreuil, Campobello et les îles intérieures, la baie de Passamaquoddy, la Tête ou Baie-Noire, 7553; entre Québec et Blanc-Sablon, 7553; entre Sydney et baie Saint-Laurent, 7554; entre Halifax et Canso, 7554; entre Québec et les ports du Saint-Laurent, jusqu'à la Malbaie et la rivière Ouelle, 7554; entre la Malbaie et la Rivière-Ouelle 7557; entre l'Ile du Prince-Edouard, le Cap-Breton et Terre-Neuve, 7560; entre le Cana-

Cartwright, Sir Richard—*Suite.*
Steamers—*Suite.*
da et l'Australie, 7560 ; entre Paspébiac et le bassin de Gaspé, 7561 ; entre Petit-de-Grat et le terminus de l'Intercolonial à Mulgrave, 7563 ; entre le Canada et le Mexique, 7563.
Tabac : industrie, impression immédiate du rapport du juge McTavish, commissaire-enquêteur à ce sujet, et des dépositions prises et des pièces produites à l'enquête, (rép. à mot. Monk) 7537.

Casgrain, Thomas Chase, *Montmorency.*
Acton-Vale, édifice public, consturction, (sub.) 662 et suiv.
Adresse en réponse au discours du Trône, (débat) 106.
Bateau traversier entre la Rivière-Ouelle et la Malbaie, continuation du service, (int.) 4330.
Beaton, C. A., rivière Lardo, dragage du chenal conduisant au débarcadère de, pétition au gouvernement à ce sujet, (mot. pour doc.) 3809 ; 4741.
Canal de Cornwall, agrandissement, (sub.) 6743 et suiv.
Capitaines et seconds de navires, examen, (sub.) 5290 et suiv.
Caron, M., gardien du phare au passage d'eau de Saint-Roch, (int.) 4330.
Champlain, P.Q., quai, construction, (int.) 4465.
Chemins de fer, bill (n° 132) modifiant loi de 1903 y relative, 2e l. et comité, 5748 et suiv.; 6779 et suiv.
Chemins de fer du Nouveau-Brunswick, pétition pour bill d'intérêt privé, (observ. sur mot. Gibson pour lecture et réception) 5253 et suiv.
Chemin de fer Terminal de Montréal, bill (n° 120) concernant la Compagnie du, (observ. sur mot. Talbot pour renvoi au comité des chemins de fer) 6873.
Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur résolution, et amendement Borden) 1078 ;bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (mise aux voix de l'amendement Clarke) 2075 et suiv. ; en comité, arts 5 et 7, 3334 et suiv., amendement, 3336, en suspens, 3336, rejeté, 3360 ; construction du chemin sous la surveillance de quatre commissaires au lieu de trois, (observ. sur mot. Laurier) 3339; en comité sur bill (n° 72), arts 2 à 11, 3351 et suiv., amendement, 3336, rejeté, 3360 ; présentation, par le gouvernement, d'un projet de loi portant que la majorité des membres du conseil de direction se composera de sujets britanniques, (int.) 4195.

Casgrain, Thomas Chase—*Suite.*
Clément, M. Jules d'E., lettre, interpellation) 210.
Code pénal de 1902, bill (n° 76) le modifiant, en comité, 4777 et suiv.
Compagnie des houillères de l'Ouest canadien, bill (n° 80) y relatif, en comité, 4746 et suiv.
Comptes publics, réunions du comité des, (int.) 4273.
Cour de l'Echiquier, bill (n° 37) modifiant l'Acte de la, 3e l., 4050 et suiv.; en comité, 5259 ; 3e l., 5260-5261.
Cour Suprême, insuffisance de l'édifice y affecté, (observ.) 629.
Députés à la Chambre des communes nommés lieutenants-gouverneurs, (int.) 211 ; à différents emplois, (int.) 1002.
Etrangers, naturalisation, bill (n° 147) modifiant lois y relatives, 2e l., 6880 et suiv.
Explication de nature personnelle par M. Borden, citation d'extraits du mémoire de M. Blair, (débat) 1319 et suiv.
Géographie du Canada, publication et distribution par le ministère de l'Intérieur, (int.) 4752.
Intercolonial, circulation d'un train de voyageurs entre Campbellton et Causapscal, et entre Campbellton et Sainte-Flavie, lettres, requêtes, etc., (mot. pour doc.) 5159; quai de la station de Lévis, (sub.) 6025 ; améliorations à la gare de Petit-Métis et détournement de la voie, (sub.) 6027 et suiv.
Interpellations, porcédure à suivre, question de privilège, 1232.
Longueuil, édifice public, construction, (sub.) 675.
Lord Dundonald, démission, débat sur amendement Borden, 5619.
McIntosh, M. John, député, décès, éloge, 6637.
Marine militaire et école de marine, institution, enquête y relative, (sub.) 5337 et suiv.
Milice, lettres de démission des officiers du 9e régiment au lieut-col. Evanturel, etc., (mot. pour doc.) 3810.
Naufrages : enquêtes, (sub.) 5331 et suiv.
Navigation : dans les eaux canadiennes, bill (n° 112) modifiant la loi y relative, 2e l. et comité, 4128 ; 3e l., 4129 ; aide, bateaux pour nettoyer chenaux, gaz comprimé, bouées pour les lacs, (sub.) 5287 et suiv.
Neuvième bataillon, rapport du ministre de la Milice concernant enquête sur plainte formulée par un des officiers, (motion pour documents) 4470.
Phares, appointements et allocations des gardiens, (sub.) 5398 et suiv.
Pilotage : bill (n° 100) modifiant l'Acte y relatif, 2e l. et comité, 4108 et suiv.

Casgrain, Thomas Chase—*Suite*
Postes : impression des mandats-poste en anglais et en français, (int.) 6639.
Sainte-Flore, liste électorale, transmission au greffier de la Couronne en chancellerie, (int.) 1373.
Sainte-Marie, édifice public, construction, (sub.) 639 et suiv.
Sault Sainte-Marie, édifice public, construction, (sub.) 645.
Savard, M. P. V., emploi, (int.) 215; nomination, (motion pour doc.) 220; documents transmis au gouvernement par ledit M. Savard au sujet de l'enquête par lui faite concernant l'acquisition de la seigneurerie de Mingan par les autorités provinciales de Québec, (mot. pour doc.) 565,686, 879, 1463; état de compte, frais d'enquête *in re* acquisition de la seigneurerie de Mingan, (mot. pour doc.) 2302.
Sinistres maritimes, bill (n° 102) modifiant loi de 1901 y relative, 2e l., 5265; en comité, 5350-52 et suiv.; 3e l., 5355.
Steamers, service direct entre le Canada et la France, contrat passé à ce sujet, (int.) 3344; 3798; arrivée du " Malou ", (int.) 4329; contrat et subvention, (mot. pour doc.) 4756; 5257; steamers de l'Etat, entretien et réparations, (sub.) 5266 et suiv.
Steamer " Aberdeen ", inspection des chaudières, (int.) 215.
Steamer " Gauss ", lettre, rapport ou télégramme du capitaine Bernier niant interview avec journalistes à l'arrivée de ce steamer à Québec, motion pour documents, 5290; 5355.
Stratford, salle d'exercices, construction, (sub.) 648.
Terres fédérales, vendues ou louées à M. Bostock, Colombie Anglaise, (int.) 3472.
Travaux publics, transfert de certains services au ministère de la Marine, décret à ce sujet, (int.) 878; (mot. pour doc.) 1463; 1893; administration et contrôle des, décrets rendus par l'Exécutif à ce sujet, sous l'empire de l'Acte 3, Edouard VII, ch. 53, (mot. pour doc.) 3809.
Yukon: Représentation, (interpellation) 210; commission concernant concession Treadgold, rapport, (interpellation) 211; nomination de M. le juge Britton comme commissaire, (motion pour documents) 220; représentation, bill (n° 118) modifiant la loi de 1902 y relative, 1e l., 3422; concession Treadgold, nouvelle commission au juge Britton, quand sera-t-il fait rapport, (int.) 3798.

Champagne, Louis N., *Wright.*
Chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest, bill (n° 15) concernant la Compagnie du, 1re l., 397; 2e l., 553; et comité et 3e l., 996.

Champagne, Louis N.—*Suite.*
Compagnie canadienne de force motrice et de traction, bill (n° 81) concernant le titre d'institution de la, 1ère l., 2021; 2e l., 2345.
Compagnie électrique d'Ottawa, bill (n° 110) y relatif, 1ère l., 3049; 2e l., 3159; en comité, 4230; 4273; 4284; 4291 et suiv.; amendement Puttee, 4320, mis aux voix et rejeté, 4324-25.
Débats, comité, 1er rapp., 246; 2e rapp., rémunération des clavigraphistes au service des sténographes officiels, 551; (mot. pour adop.) 993; 3e rapp., préparation d'un index analytique, 8133; mot. pour adop. du 3e rapp., 8361.

Christie, Thomas *(Argenteuil).*
Chemins de fer, subventions, (en comité sur projet de résolution Emmerson) 8944 et suiv.

Clancy, James, *Bothwell.*
Agriculture et colonisation, comité, (observ. sur mot. Parmelee pour permission de siéger pendant séances de la Chambre) 6763.
Animaux, maladies contagieuses, (en comité sur projet de résolution Fisher) 8546.
Annuaire statistique, préparation, (sub.) 2765 et suiv.
Arpentages: rapports, et casiers pour les conserver, (sub.) 7140 et suiv.
Auditeur général, augmentation de ses pouvoirs, (débat sur observ. et amendement Borden) 6673.
Bateux à vapeur, inspection, bill (n° 101) modifiant l'Acte de 1898 y relatif, 1ère l., 2710; 2e l. et comité, 4122 et suiv.; comité et 3e l., 5262-63.
Belleville, arsenal, construction, (sub.) 530.
Bois, commerce de, dans la Colombie Anglaise, protection, (débat sur observ. Morrison) 2612.
Bridgeburg, édifice public, construction, (sub.) 533.
Capitaines et seconds de navires, présentation d'un bill concernant certificats à leur être accordés, (débat sur observ. Lancaster) 5245 et suiv.; examen, (int.) 5288 et suiv.
Chambre des communes : employés, appointements, (sub.) 9113 et suiv; prévisions du Sergent d'armes, approuvées, (sub.) 9132 et suiv.
Chemins de fer, bill (n° 73) modifiant la loi des, 2e l., 3884; 4766 et suiv.; bill (n° 2), idem, en comité, 5195.
Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1174; 1716; bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (mise

Clancy, James—*Suite.*
Chemin de fer Transcontinental National—*Suite.*
aux voix de l'amendement Clarke) 2076 et suiv.; (en comité) 2231 et suiv.; 2652, arts 2 et 3, 3072; 3146; arts 2 à 7, 3201-3236 et suiv.; amendement, 3246; rejeté, 3258; arts 5 et 7, 3280-3314; arts 2 à 11, 3420; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3461 et suiv.; amendements, 3461, rejeté, 3465; 3559 et suiv.; 3745.
Cobourg, arsenal, construction, (sub.) 535 et suiv.
Comité de onze membres de la Chambre pour préparer et présenter bill ayant pour objet d'amender et de refondre lois concernant revenu public, etc., (observ. sur mot. Lennox pour institution de ce comité) 4375 et suiv.
Compagnie d'assurance "Mutual Reserve", bill (n° 161) du Sénat, en comité, 8824.
Compagnie électrique d'Ottawa, bill (n° 110) y relatif, en comité, 4292 et suiv.
Douanes, appointements, (sub.) 1872; appointements et dépenses casuelles, (sub.) 1947 et suiv.
Elections fédérales, bill (n° 148) modifiant la loi de 1900 y relative, en comité, 7759 et suiv.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, au sujet de ses relations avec certaines compagnies de chemin de fer (débat) 2892 et suiv.
Fermes expérimentales, (sub.) : administration, (débat sur observ. Taylor) 7479 et suiv.
Ficelle d'engerbage, saisies opérées, poursuites intentées et amendes imposées, (int.) 3163 ; 3572 ; 4328 ; 5159 ; (mot. pour doc.) 5646 ; 5832 ; 5915 ; 5934 ; 5997 ; 6105.
Fleuve Saint-Laurent, chenal: dragage et autres travaux, décret les transférant au ministre de la Marine, (sub.) 7719.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, solde de l'effectif, (sub.) 2714 et suiv.
Graines de semence, inspection et vente, (observ. sur motion Fisher pour comité sur projet de résolution) 3757 et suiv.; bill (n° 125) concernant inspection et vente des, en comité, 4988 et suiv.; bill (n° 151) constituant en corporation l'Association des producteurs de, en comité, 7325 et suiv.
Guelph, édifice public, agrandissement, (sub.) 545 et suiv.
Hawkesbury, édifice public, construction, (sub.) 549.
Indiens, (sub.) : arpentage de réserves, (sub.) 5925 et suiv.
Ontario et Québec, frais de justice en général, 7024 et suiv.; Nouvelle-Ecosse, appointements, 7029 ; Ile du Prince-Edouard, secours et graines de semence, 7032 et suiv.; Indiens en général, P. H. Bryce, inspecteur médical, partie de ses appointements, 7052 et suiv.
Inspection générale, bill (n° 124) modifiant la loi y relative, (ficelle d'engerbage, vente, etc.) 2e l. et comité, 8159 et suiv.
Institut impérial de Londres, étalage canadien, renouvellements et améliorations, (sub.) 3764 et suiv.
Intercolonial, appareils à gaz Pintsch pour wagons-voyageurs, (sub.) 6006 et suiv.
Intérieur, (sub.) ministère, gestion, appointements, 7058 et suiv.
Maïs, remise de droits aux distillateurs canadiens en 1896, (int.) 6766.
Marine et Pêcheries, ministère, appointements, (sub.), publication, par le ministre, d'une brochure électorale contenant l'exposé des améliorations apportées au service des phares et au service côtier, de 1896 à 1903, frais de voiture des ministres, etc., 5066 et suiv.; primes aux pêcheurs, 5133 et suiv.
O'Donohue, D. J., agent contrôleur des salaires au département du Travail, ingérence politique, (débat sur observ. Taylor) 4131 et suiv.
Ottawa, hôtel des Postes, reconstruction de la partie détruite par l'incendie du 4 janvier 1904, (sub.) 3952 et suiv.
Ouvriers étrangers, bill (n° 162) ayant pour objet de modifier et de refondre les lois relatives à leur introduction au Canada, en comité, 8727 et suiv.; 3e l., 8786 et suiv.
Pêcheries, (sub.) : inspecteurs, surveillants et gardiens, appointements, piscifactures, 7692 ; 7703 ; bill (n° 74) modifiant la loi y relative, 2e l. et comité, 8258 et suiv.
Pétrole : droits sur le, primes à payer aux producteurs de pétrole brut, (observ. sur int. Armstrong, requête des citoyens de Sarnia au sujet du changement de droits en perspective) 4724 ; pétrole brut, prime, (en comité sur projet de résolution Fielding) 8552 et suiv.
Ports, rivières et ponts, réparations en général, (sub.) 7957 et suiv.
Port-Arthur, bill (n° 98) concernant le port de, 2e l., débat, 3927.
Postes : ministère, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 5655 et suiv.; port des livres, taxe doublée, (observ.) 5787 et suiv.
Produits agricoles de maraîchers, nécessité d'y accorder plus de protection, (débat sur observ. Blain) 4080 et suiv.
Revenu de l'intérieur, (sub.) : ministère : appointements et dépenses casuelles, 3957 et suiv.; timbres sur tabacs canadiens et

Clancy, James—*Suite.*
Revenu de l'intérieur—*Suite.*
étrangers, 3967 ; allocation aux percepteurs des douanes pour droits perçus par eux en 1903-4, 3968 ; fourniture d'alcool méthylique aux fabricants, 3983 et suiv.; inspecteurs du gaz et de la lumière électrique, 4093 et suiv.; abrogation ou amendement de l'Acte 53, Vict., article 4, (int.) 6228.
Saint-Jean, N.-B., station de quarantaine, service de l'eau, drainage, chauffage, etc., (sub.) 470 et suiv.
Sloan, W., courrier convoyeur blessé, allocation de parcours, (sub.) 5916 et suiv.
Steamers de l'Etat, entretien et réparations, (sub.) 5269 et suiv.
Tabac : droits sur le tabac en feuilles, état naturel, montant perçu en 1903, (int.) 4103; industrie, (débat sur observ. et amendement Monk) 7015-7017 et suiv.
Tarif : modifications, en comité sur projet de résolution du 28 juin, 8987 et suiv.
Terres fédérales, (sub.) pour payer frais d'arpentage à la succession J. E. Malhiot, 7293.
Travaux publics, appointements, (sub.) transfert de certains services au ministère de la Marine, (débat sur observ. Taylor) 448 et suiv.
Vancouver, hôtel des postes, construction, (sub.) 715.
Yukon : concession Treadgold, commission d'enquête, rapport, (observ. sur mot. Borden pour doc.) 7905.

Clare, George A., *Waterloo-sud.*
Berlin, édifice public, améliorations et agrandissement, (sub.) 532.
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, arts 5 et 7, 3308-3317, amendement, 3308-3309, rejeté, 3317; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3476 et suiv., amendement, 3485, rejeté, 3548-49.
Compagnie canadienne d'ameublements pour bureaux et salles d'école, bill (n° 137) concernant certains brevets d'invention de la, 1ère l., 4880; 2e l., 5139; en comité et 3e l., 5936.
Edifices publics, combien construits ou améliorés depuis 1896, (mot. pour doc.) 1896.
Galt: réparations au bureau de poste, (observ.) 5784.
Harvey, A., et autres, pétitions pour bill autorisant le commissaire des brevets à recevoir pétitions et honoraires par rapport à certains brevets en la possession de la " Canadian Office and School Furniture Company," (mot. pour lecture, etc.) 3888.
Houille, quantité vendue au gouvernement en 1903, prix, (int.) 1149; (mot. pour doc.) 1895.
wogons-voyageurs, (sub.) 6000 et suiv.

Clare, George A.—*Suite.*
Institut impérial de Londres, étalage canadien, renouvellements et améliorations, (sub.) 3780.
Intercolonial,—appareils à gaz Pintsch pour wagons—voyageurs, (sub.) 6000 et suiv.
Listes électorales : listes de Waterloo-sud, impression, (int.) 8134.

Clarke, Edward Frederick, *Toronto-ouest.*
Alexandria, Ont., édifice public, construction, (sub.) 509 et suiv.; 644.
Auditeur général, démission, (int.) 6978.
Bateaux à vapeur, bill (n° 101) modifiant l'Acte de 1898 y relatif, 1ère l., 2710 et suiv.; comité et 3e l., 5262-63.
Bestiaux des Etats-Unis importés en entrepôt et abattus au Canada, (int.) 1889.
Canal de Cornwall, (sub.): agrandissement, 6733 et suiv.; améliorations à l'entrée de Port-Colborne, 6901 et suiv.
Canal de la Trent, construction, (sub.) 6916 et suiv.
Canal Welland, matériel d'éclairage électrique, (sub.) 6894 et suiv.
Capitaines et seconds de navires, présentation d'un bill concernant certificats à leur être accordés, (observ.) 5236; 5247.
Cavalerie: pourquoi nouveaux régiments composés de cinq escadrons ? (int.) 8593.
Chambre, besogne de la, (observ. sur mot. Laurier pour abandon de certains bills) 8370.
Chemins de fer: M. J. E. Duval nommé commissaire-enquêteur des causes d'accidents, (int.) 1151; bill (n° 6) modifiant la loi de 1903, 2e l., 3867 et suiv.; bill (n° 2) modifiant la loi de 1903, en comité 5193 et suiv.; bill (n° 132) modifiant la loi de 1903, en comité, 6778 et suiv.; chemins de fer subventionnés, application de la résolution relative aux salaires courants, (int.) 6974.
Chemins de fer et Canaux, ministère : appointements, (sub.) 5978 et suiv.
Chemin de fer de Brantford à Hamilton, bill (n° 22) concernant la Compagnie du, en comité, 1834 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental-National, protestations contre emploi d'arpenteurs étrangers, (int.) 249 ; 557 ; 999 ; bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (débat sur motion Laurier pour 2e l., 2029 et suiv.; amendement, 2073; amendement mis aux voix et rejeté par 66 contre 47, 2080; en comité 2305 et suiv.; 2439 et suiv.; en comité, art. 1, 3017; 3043 et suiv.; amendement, 3039, rejeté, 3048; arts 2 et 3, 3113; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3516 et suiv.; commission au juge Winchester, enquête sur emploi d'ingénieurs et arpenteurs américains, (mot. pour doc.) 3574; enquête par le juge Winchester sur emploi

Clarke, Edward Frederick—*Suite.*

Chemin de fer Transcontinental National—*Suite.*

d'étrangers, le gouvernement y est-il représenté par un avocat et ordre sera-t-il donné à celui-ci d'interroger les témoins déjà interrogés à Montréal, (int.) 4469; demandes d'emploi reçues par le gouvernement depuis le 3 mai 1904 au sujet des explorations à faire, (mot. pour doc.) 4782; correspondance reçues de l'Association des ingénieurs de l'Ouest concernant emploi d'ingénieurs étrangers, (mot. pour doc.) 4885 ; 4985 ; études, levés, plans et autres frais, (sub.) 6376 et suiv.; mesures prises pour renvoi d'étrangers employés au tracé, etc., (int.) 6631; 6974; 7116; dépositions faites devant le juge Winchester, distribution aux membres de la Chambre, etc., (int.) 6971; 7116; emploi de sujets britanniques, vœu de l'association des ingénieurs canadiens, (int.) 7540.

Cigarettes, prohibition, bill (n° 128), en comité, 5196 et suiv.

Compagnie électrique d'Ottawa, bill (n° 110) y relatif, en comité, 4232 et suiv.; 4293 et suiv.

Compagnie C. Ross, d'Ottawa, paiement fait à icelle, (int.) 6633.

Elections fédérales, bill (n° 148) modifiant la loi de 1900 y relative, en comité, 7763 et suiv.

Electricité, transmission aux Etats-Unis de force motrice produite au Canada, (int.) 1371.

Employés publics, cautionnement, (int.) 7320.

Explication de nature personnelle, par M. Osler, au sujet de ses relations avec certaines compagnies de chemin de fer, (débat) 2895 et suiv.

Facteurs de la poste, appointements quand malades, (int. Clarke) 6979.

"Garrison Common", vente ou location à la ville de Toronto, et acquisition de terrain pour fins militaires, (motion pour documents) 223 ; 3059 ; 3351.

Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, solde de l'effectif, (sub.) 2736.

Gregory, lieut-col., démission, (débat sur observ. Lancaster) 7841 et suiv.

Guelph, édifice public, agrandissement, (sub.) 547 et suiv.; 657.

"Home Bank of Canada", bill (n° 45) y relatif, (mot. pour 2e l.) 1369.

Ile de Toronto, travaux de protection, (int.) 2836.

Immigrants pauvres, article du "Citizen," (observ.) 3890 et suiv.

Immigration, (sub.): appointements des agents et employés des agences, 7378 ; 7385 et suiv.

Clarke. Edward Frederick—*Suite.*

Imprimerie de l'Etat, annexe à l'épreuve du feu, construction, (sub.) 627 et suiv.

Indiens, (sub.) : Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, dépenses générales et administration, 7047.

Intercolonial : tarif concernant transport des voyageurs, (int.) 4331 ; 4465 ; frais d'exploitation, (sub.), ingérence politique, 6105 et suiv.

Interpellations, manière d'y répondre, (observ.) 6981.

Journaux canadiens, combien perçu chaque année depuis le 30 juin 1897 pour le transport des, par la poste, (int.) 4883.

Juifs russes renvoyés de Fargo, D.N., à Winnipeg, (int.) 558.

Kingston, pénitencier, (sub.) 8059 et suiv.

Listes électorales, projet de loi concernant confection des, (int.) 5258.

Longueil, édifice public, construction, (sub.) 682.

Lord Dundonald : discours au banquet de l'hôtel Windsor à Montréal, correspondance avec le ministre de l'Agriculture au sujet du Dr Pickell, etc., (débat sur observ. Fisher) 4706 et suiv.; démission, lettre de M. W. T. R. Preston dans le "Times', (int.) 6094 ; 6641 ; 6767 ; paroles de sir Elzéar Taschereau, dépêche parue dans le "Citizen" et le "Journal", d'Ottawa, (int.) 7114.

Milice, modification de la loi de la milice, (débat sur mot. de sir F. Borden pour comité sur projet de résolution) 2938 et suiv.

Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, 2e l. et comité, 253 et suiv.; en comité, 8376 et suiv.; en comité sur résol., 480 et suiv.

Miliciens : coiffure, par qui soumissions faites et à qui commande donnée, (int.) 1678.

Minerai, fonte au moyen de l'électricité, rapport du Dr Haanel, (int.) 5427.

Montréal, grève des débardeurs, solde des troupes, (int.) 402.

Oshawa, édifice public, construction, (sub.) 613 et suiv.

Ouvriers étrangers, bill (n° 162) ayant pour objet de modifier et de refondre les lois relatives à leur introduction en Canada, en comité, 8707 et suiv.

Parsons, Hon. C. A., bill (n° 17) autorisant le commissaire des brevets à lui faire droit, 1ère l., 397 ; 2e l., 553 ; en comité et 3e l., 1348.

Peterborough, arsenal, construction, (sub.) 635 et suiv.

Police fédérale, (sub.) 8058 et suiv.

Clarke. Edward Frederick—*Suite.*

Postes : port les livres, taxe doublée, (observ.) 5785 et suiv.; heures de travail des facteurs de Montréal, (int.) 5822 ; service entre l'Angleterre et le Canada, (sub.) 6234 et suiv.; paquebots-poste, vitesse moyenne, (int.) 6635 ; bill (n° 153) modifiant la loi des, 2e l. et comité, 8138 et suiv.

Québec, obligations de la Compagnie du pont de, (int.) 397.

Revenu de l'intérieur, inspecteurs du gaz et de la lumière électrique, (sub.) 4093 et suiv.

Sept-Iles, quai, (sub.) 7936 et suiv.; 8081 et suiv.

Steamers : destinés au transport des malles, vitesse, (int.) 6979.

Steamer "Gauss", détention à Brême, dépêche publiée par le "Citizen", (int.) 2302.

Stratford, salle d'exercices, construction, (sub.) 649.

Summerside, port, brise-lames, (sub.) 7849.

Sydney : rappel de la milice envoyée pour rétablir l'ordre, (int.) 6876.

Taschereau, sir Elzéar, départ de Londres pour le Canada, dépêche au "Star" (int.) 7459 ; 7460 ; 7542 ; son appréciation de l'affaire Dundonald, mesures prises ou à être prises par le gouvernement pour vérifier les dire des journaux à cet égard, (int.) 7543.

Télégraphe Marconi, station à Glace-Bay, exploitation, aide par le gouvernement, (int.) 800.

Terres fédérales, Manitoba, Nord-Ouest et Yukon, publication dans journaux canadiens, des miniéraux y découverts (int.) 2835.

Toronto, salle d'exercices, agrandissement, (sub.) 649 ; entrepôts de vérification, agrandissement, (sub.) 650 et suiv.; poudrière, construction, (sub.) 651 ; hôtel des postes, nouvel étage et ameublement, (sub.) 651 et suiv. ; construction d'un pont au-dessus de la rue Yonge, arrêt du comité des chemins de fer à ce sujet, (int.) 3341 ; propagande parmi les facteurs pour leur faire adresser au gouvernement pétition demandant prolongation du délai accordé pour se prévaloir de certaines dispositions de l'Acte des postes, (int.) 4469 ; insuffisance de l'outillage pour la navigation, près du port (observ.) 4740 ; plaintes, mesures prises par le gouvernement pour y mettre fin, (int.) 4884 ; port, travaux à la passe de l'Est, (sub.) 7977 et suiv.

Toronto-Junction, édifice public, construction, (sub.) 654.

Trois-Rivières, port, quai additionnel en eau profonde, (sub.) 7943 et suiv.

Valleyfield, grève, paiements à la milice, (int.) 249 ; 3160 ; 3344.

Clarke. Edward Frederick—*Suite.*

Yukon, route d'Edmonton vers, renseignements sur avantages ou dangers d'icelle, (int.) 3990 ; concession Treadgold, commission d'enquête, rapport, (observ. sur mot. Borden pour doc.) 7902.

Cochrane, Edward, *Northumberland-est, O.*

Alexandria, Ont., édifice public, construction (sub.) 522.

Brockville, correspondance des trains à, (observ. sur mot. Taylor) 3349.

Canal de la Trent, construction, (sub.) 6926 et suiv.; 6936 et suiv.

Canal Welland, matériel d'éclairage électrique, (sub.) 6891 et suiv.

Chemins de fer, bill (n° 132) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6782 et suiv.

Chemins de fer et Canaux, (sub.) personnel et réparations, 7625 et suiv.

Chemins de fer de la province d'Ontario, tarifs de transport, augmentation, (débat sur mot. Broder) 2975 et suiv.

Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1735.

Cigarettes, prohibition, bill (n° 128), en comité, 5224 et suiv.

Cow-Bay-Run, brise-lames, (sub.) 7743.

Douanes, apointements, (sub.) 1805 et suiv.; 1859 ; 1880.

Fermes expérimentales, (sub.) 5026 et suiv.

Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, solde de l'effectif, (sub.) 2714 et suiv.

Graines de semence, bill (n° 125) concernant inspection et vente des, en comité, 5011 et suiv.; bill (n° 151) constituant en corporation l'association des producteurs de, en comité, 7336 et suiv.

Hawkesbury, édifice public, construction, (sub.) 549 et suiv.

Immigrants pauvres, (débat sur observ Clarke) 3902.

Institut impérial de Londres, étalage canadien, renouvellements et améliorations, (sub.) 3780.

Intercolonial : nouvelle voie de garage le long de la ligne, (sub.) 6014 ; pour renforcer ponts, (sub.) 6359.

Jackson, J. B., agent de commerce du Canada à Leeds, Angleterre, nomination, (débat sur observ. Bennett) 7915 et suiv.

Justice : appointements, (sub.) 433 et suiv.

London, salle d'exercices et arsenal, construction, (sub.) 608 et suiv.

Marine et Pêcheries, ministère, appointements, (sub.), frais de voiture des ministres, etc., 5080 et suiv.

Cochrane, Edward—*Suite.*

Ottawa, musée Victoria et autres édifices, (sub.) 460 et suiv.

Peterborough, arsenal, construction, (sub.) 636.

Port-Arthur, bill (n° 98) concernant le port de, 2e l., débat, 3923 et suiv.

Postes, ministère, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 5666 et suiv.; service entre l'Angleterre et le Canada, (sub.) 6288 et suiv.

Sainte-Marie, édifice public, construction, (sub.) 637 et suiv.

Spain, M., achat illégal d'un paletot, (observ. sur int. Ingram) 5365 et suiv.

Sept-Iles, quai, (sub.) 8087 et suiv.

Yukon, justice, (sub.) : shérif, shérif-adjoint, greffier, etc., frais de séjour, 8054 et suiv.

Copp, Albert J. S., *Digby.*

Chien de mer, fléau, (observ. sur mot. Borden pour doc.) 7078 et suiv.

Explication de nature personnelle, racontars de journaux sur le compte du député de Digby, 224.

Costigan, Hon. John, *Victoria, N.-B.*

Chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves, bill (n° 63) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1310 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 2168.

Chemin de fer de la vallée de Tobique, bill (n° 36) concernant la Compagnie du, 1ère l., 994 ; 2e l., 1187.

Cowan, Mahlon K., *Essex-sud.*

Chemin de fer Terminal d'Essex, bill (n° 82) concernant la Compagnie du, 1ère l., 2021 ; 2e l., 2345 ; en comité et 3e l., 4031.

Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1252.

Colonisation, chemins au Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest, (sub.), décision, 9180.

Comités permanents, (mot. pour permission de siéger pendant séances de la Chambre) 5914.

Compagnies, bill (n° 75) modifiant la loi de 1902 y relative, 2e l. et comité, 4027 ; en comité, 4763 ; 5159 ; bill (n° 164) modifiant laloi de 1902 y relative, 2e l., 9024 et suiv.

Compagnie d'amélioration de la rivière Thompson, bill (n° 79) la constituant en corporation, en comité, 4749 et suiv.

Compagnie d'assurance d'Ontario contre les accidents, bill (n° 67) la concernant, 1ère l., 1462 ; 2e l., 1838 ; en comité et 3e l., 3516.

Cowan, Mahlon K. —*Suite.*

Compagnie des houillères de l'Ouest canadien, bill (n° 80) y relatif, (motion pour renvoi au comité des bills d'intérêt privé) 4328 ; en comité, 6182.

Compagnie industrielle et de force motrice du rapide des Cèdres, bill (n° 89) la constituant en corporation, (mot. pour renvoi au comité des bills d'intérêt privé) 4742.

Essex, fusiliers d', à l'exposition de Saint-Louis (observ.) 1794.

Exposition de Saint-Louis, renvoi d'animaux, question du maïs, etc., (observ.) 4166 et suiv.

Immigration, (sub.): appointements des agents et employés des agences, 7455 et suiv.

Lainages et cotonnades, protection de cette industrie, (débat sur observ. Pringle) 1476.

Midland, terrains riverains, accusation de M. Bennett, (explication de nature personnelle par M. McCarthy) 392.

Ouvriers étrangers, bill (n° 162) ayant pour objet de modifier et de refondre les lois relatives à leur introduction au Canada, en comité, 8691 et suiv.

Sociétés par actions, bill (n° 75) modifiant la loi de 1902 y relative, 1ère l., 1793.

Daniel, John W., *Saint-Jean, ville.*

Adresse en réponse au discours du Trône, (débat) 168.

Annuaire statistique, publication, (sub.) 2762 et suiv.

Cap-Hopewell, quais, construction, entretien, recettes, etc., (int.) 4467.

Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1114 ; bill (n° 72) modifiant l'Acte du, (débat sur motion Laurier pour 3e l., et amendement Borden) 3691 et suiv.

Cole's Point, N.-B., quai, construction et entretien, (int.) 4467.

Fermes expérimentales, (sub.) 5025 et suiv.

Fraserville, médecin du port, (int.) 7178.

Grain, transport, irrégularités, (int.) 8641.

Hôpitaux de marine, (sub.) 5907.

Intercolonial, destitution d'employés à Saint-Jean, N.-B., (int.) 334; nouvelles installations à Saint-Jean, (sub.) 6048 et suiv.; frais d'exploitation, (sub.) ingérence politique, 6107 et suiv.; 6220 et suiv.

Marine militaire et école de marine, institution, enquête y relative, (sub.) 5338 et suiv.

Milice canadienne, bill (n° 5) Acte de la Milice, en comité, 6477 et suiv.; 6562 et suiv.; 8390 et suiv.

Naufrages: enquêtes, (sub.) 5335.

Daniel, John W.—*Suite.*

Pêche, violation des règlements, (observ.) 8889.

Phares: entretien et réparations, (sub.) 5874 et suiv.

Postes: service entre l'Angleterre et le Canada, (sub.) 6276 et suiv.

Quarantaine: appointements et dépenses casuelles, salubrité publique, (sub.) 4198 et suiv.; examen des passagers des steamers, aux ports des provinces maritimes, (observ.) 4215.

Revenu de l'intérieur, inspecteurs du gaz et de la lumière électrique, (sub.) 4095 et suiv.

Saint-Jean, N.-B., percepteur des douanes, décès et remplacement, (int.) 332 ; station de quarantaine, service de l'eau, drainage, chauffage, etc., (sub.) 466; service de la milice, (int.) 2582; salle d'exercice militaire, construction, emplacement, (int.) 3989; dragage du port, (int.) 5341.

Sinistres maritimes dans les eaux canadiennes en 1903-04, nombre, en enquêtes, (int.) 5905.

Steamers, service direct entre le Canada et le Mexique, soumissions, escale à Saint-Jean, N.-B., 4196 ; service entre Halifax, Saint-Jean, Terre-Neuve et Liverpool, 6293 et suiv.

Tarif de faveur, (débat sur motion Logan) 5149 et suiv.

Transport, rapport de la commission d'enquête y relative, (int.) 5341.

Woodstock, N.-B., salle d'exercice militaire, construction, (int.) 2960.

Davis, Thomas Osborne, *Saskatchewan.*

Agriculture et colonisation, comité, (observ. sur mot. Davis pour permission de siéger pendant séances de la Chambre) 6763.

Arpentages: rapports et casiers pour les conserver, (sub.) 7138 et suiv.

Bois, commerce de, dans la Colombie Anglaise, protection, (débat sur observ. Morrison) 2599.

Chemin de fer Canadien du Nord-Ouest, bill (n° 55) concernant la compagnie du, 1ère l., 1145; 2e l., 1349; en comité et 3e l., 3389.

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, 2514 et suiv.

Explication de nature personnelle, par M. Osler, au sujet de ses relations avec certaines compagnies de chemin de fer, (débat) 2903 et suiv.

Graines de semences, disette, dépêche du village de Davidson, T. N.-O., (sur observ. Scott) 2302; 2815 et suiv.

Immigration, (sub.): appointements des agents et employés des agences, 7430 et suiv.

Macoun, John et James M., emploi, (int.) 997.

Davis, Thomas Osborne—*Suite.*

Métis, griefs en 1883, 1884, 1885, requêtes au gouvernement, correspondance entre eux, D. R. McDowal, député, et le gouvernement, etc., (mot. pour doc.) 1894.

Navigation de la Saskatchewan, du lac Winnipeg, du lac des Cèdres, etc., documents y relatifs, sommes dépensées à ce sujet, (mot. pour doc.) 3809.

Postes: service dans le district de la Saskatchewan; interruption, (observ.) 2205; service fait par le chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, interruption, dépêches reçues à ce sujet, (observ.) 2377.

Territoires du Nord-Ouest, insurrection de 1885, paiement des réclamations pour pertes subies, (mot. pour doc.) débat, 2837.

Demers, Louis Philippe, *Saint-Jean et Iberville.*

Banque " Alliance " du Canada, dix-huitième rapport du comité des ordres permanents, favorable à pétition pour bill prolongeant délai fixé pour obtenir certificat du conseil de la Trésorerie, conformément à l'art. 14 de l'Acte des banques, (présentation) 5060; motion demandant suspension de la règle 49 qui limite délai pour présentation de bills d'intérêt privé, 5060.

Canal de Chambly, éclusiers supplémentaires, (sub.) 8497.

Chemins de fer, bill (n° 73) modifiant la loi des, 2e l., 4774.

Chemin de fer Terminal de Montréal, bill (n° 120) concernant la Compagnie du, 1ère l., 3756; 2e l., 4328; en comité et 3e l., 7256.

Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 926.

Cigarettes, prohibition, bill (n° 128) en comité, 5202; 5218; 5228.

Compagnie d'éclairage et de force motrice de Rio de Janeiro, pétition pour bill modifiant son nom et l'autorisant à construire tramways, chemin de fer, lignes télégraphiques et téléphoniques au Brésil, dix-huitième rapport du comité des ordres permanents, favorable à la dite pétition, (présentation) 5060.

Cours Suprême et de l'Echiquier, bill modifiant l'Acte de, 1re l., 4464.

Inondations dans Saint-Jean, Iberville et Missisquoi, (motion pour documents) 221.

Produits agricoles et maraîchers, nécessité d'y accorder plus de protection, (débat sur observ. Blain) 4074 et suiv.

Real Estate Title Guarantee and Trust Company, bill (n° 27) y relatif, 1ère l., 601; 2e l., 717; en comité, 1832; 3e l., 1833.

Demers, Louis Philippe,—*Suite.*
"Sociétés de Crédit," spéculations des, (int.) 1001; exploitation du public par les, (observ.) 1897.

Donnelly, James J., *Bruce-est.*
Budget: motion Fielding pour comité, exposé budgétaire, et amendement Borden, (débat) 4973 et suiv.
Chelsey, Ont., directeur du bureau de poste, démission et remplacement, (int.) 4882.
Chemins de fer de la province d'Ontario, tarifs de transport, augmentation, (débat sur observ. Broder) 2978.
Walkerton, irrégularité du service postal, (mot. pour doc.) débat, 592.

Douglas, James M., *Assiniboïa-est.*
Agriculture et colonisation, comité, (observ. sur mot. Parmelee pour permission de siéger pendant séances de la Chambre) 6764; (mot. pour impression et distribution d'exemplaires de dépositions) 8242; 3e et dernier rapport, (motion pour adoption) 8645.
Bois: commerce de, au Nord-Ouest, institution et rapport de la commission d'enquête à ce sujet, (int.) 559; commerce de, dans la Colombie Anglaise, protection, (débat sur observ. Morrison) 2602.
Chemin de fer Canadien du Pacifique, bill (n° 70) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1561; 2e l., 1838; en comité et 3e l., 2623.
Cigarette, prohibition, (débat sur mot. Maclaren pour comité sur projet de résolution) 356.

Earle, Thomas, *Victoria, C.A.*
Bailey's-Brook, quai brise-lames, (sub.) 7740.
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, art 5 et 7, 3300-3317, amendement, 3300, rejeté, 3317; construction du chemin sous la surveillance de quatre commissaires au lieu de trois, (observ. sur mot. Laurier) 3339 et suiv.
Douanes: percepteur à Victoria, C.-A., (int.) 6451.
Dragage, (sub.) nouvel outillage pour les provinces d'Ontario et de Québec, 7989: Colombie-Anglaise, 7996 et suiv.
Edifices publics, loyers, (sub.) 7726 et suiv.
Fleuve Fraser, amélioration du chenal, travaux de construction, (sub.) 7983 et suiv.
Indiens, (sub.): Colombie Anglaise, dépenses de bureau et frais divers, y compris hôpitaux, répression de la vente des spiritueux, etc., 7050 et suiv.
Lacs Henderson et Kennedy, nettoyage des décharges, (sub.) 7983.
Lotbinière, quai, améliorations, (sub.) 7884.
Pêche avec des rets à trappe dans la Colombie-Anglaise, décret du conseil autorisant l'émission de permis à cette fin. (int.) 562.

Earle, Thomas,—*Suite.*
Pêcheries: bill (n° 74) modifiant la loi y relative, 2e l. et comité, 8324.
Quarantaine: inspection à Vancouver, etc., (int. et observ.) 4213; 4229; service à Victoria, C.A., achat d'un nouveau steamer, (sub.) 4253 et suiv.
Rets à trappe, permis autorisant usage de, dans les eaux de la Colombie Anglaise, combien et à qui délivrés, (int.) 2628; (mot. pour doc.) 2879.
Rivière Abraham, quai, (sub.) 7739 et suiv.
Saumon: requête des fabricants de conserves de la Colombie Anglaise demandant de prohiber exportation aux Etats-Unis, du saumon pris au Canada au moyen de rets à mailles, (int.) 5426.
Steamers, service direct entre le Canada et le Mexique, soumissions, escale à Victoria, (int.) 4195.
Steamer "Quadra", paie de l'équipage, etc., (int.) 8364.
Terres fédérales situées dans la zone du chemin de fer dans la Colombie-Anglaise, (int.) 8894.
Victoria, C. A., percepteur des douanes à, décès et remplacement, (int.) 562.

Emmerson, Hon. Henry R., *Westmoreland.*
Alberton, établissement d'une voie d'accès à la ville d', (rép. à int. Hackett) 1371.
Brockville, correspondance des trains à, (rép. à observ. Taylor) 2136 ; 3346.
Campbellton, N.-B., quai, expédition du bois, (rép. à observ. Fowler) 7899.
Canaux, (sub.) : études et inspection, 7572 ; appointements et dépenses casuelles, bureau des inspecteurs, 7632.
Canal de Beauharnois, mise à la retraite et remplacement de M. Béique, surintendant (rép. à int. Léonard) 3161 ; nombre d'employés sur ce canal, leurs appointements, nombre de vaisseaux passant dans ce canal chaque semaine, coût annuel de l'administration dudit canal, (rép. à int. Léonard) 3161 ; reconstruction du déversoir à Valleyfield, (sub.) 8493.
Canal de Carillon et Grenville, reconstruction du quai de Grenville, (sub.) 6956.
Canal de Chambly, macadamisation de la route qui le longe, adjudication de l'entreprise, (rép. à int. Monk) 3423 ; fourniture de la pierre, (rép. à int. Monk) 5139 ; 5648 ; (sub.) ; écluse de Saint-Ours, construction de nouvelles portes, 6955 ; prolongement et réparation du mur à la tête de l'île de Sainte-Thérèse, 6959 ; reconstruction de l'aqueduc à la ferme Denault, 6960 ; pour macadamiser le chemin sur le côté ouest du canal, 6960 ; reconstruction du débarcadère, 6963 ; pour macadamiser chemin de

Emmerson, Hon. H. R.—*Suite.*
Canal de Chambly—*Suite.*
halage, 7570 ; achèvement du déversoir de décharge à la station de force électrique, 7638; compensation pour dommages causés par l'inondation, 7639; éclusiers supplémentaires, (sub.) 8496.
Canal de Cornwall, (sub.) : agrandissement, 6378 ; barrage à l'ancienne écluse (n° 17), agrandissement et améliorations, 6378 ; enlèvement des battures à l'ouest, 6434 ; ateliers, construction, etc., (rép. à int. Lennox) 6634; agrandissement, 6731-32 et suiv.; renforcissement et protection du bord, côté nord, 7640 ; (sub.) : 8494 ; 8593 ; contrat Davis, 8593.
Canal de la Culbute, dommages résultant d'inondations causées par les barrages du canal, (sub.) 7569.
Canal des Galops, agrandissement, (sub.) 6380 ; 6382 ; 6770.
Canal de Lachine, cession de l'usage de l'ancienne levée à la ville de Lachine, (rép. à mot. Monk) 5984 ; (sub.) : talus, 6914 ; dragage des bassins Nos 1 et 2, 6915 ; installation électrique, etc., 6915; pour renouveler anciennes écluses 1 et 2, 6958 ; 7635 ; pour refaire fondations du mur, bassin n° 2, 6958 ; portes d'écluse, 6958 ; 7638 ; générateur électrique, câbles et arbres électriques, 7635; 7640; coursier de décharge à la côte Saint-Paul, 7636 ; exhaussement de la remise n° 1, bassin Saint-Gabriel, 7637 ; agrandissement et améliorations, 7640 ; construction et outillage, 7640 ; service d'eau, protection contre l'incendie, 7636; pont sur le canal, et alignement avec l'avenue Atwater, 8485 ; élargissement de la chaussée au bassin d'aval, 8493; parachèvement de la rue du Moulin, 8493.
Canal de la Trent, tracé, rapport de l'ingénieur Rogers, (rép. à int. Ward) 217 ; travaux, coût, (rép. à int. Lennox) 246 ; inondation, réclamations pour dommages, (rép. à int. Hughes) 802 ; subvention au township de Carden au lieu de construction d'un pont, (rép. à int. Hughes) 3471.
Canal Rideau, état des ponts, (rép. à observ. Birkett) 5985 ; reconstruction d'un pont à Smith's Fall, (sub.) 7569 ; reconstruction du barrage à la station éclusière de Poonamalie, 8493 ; 9103 ; extension du canal, 8494.
Canal Saint-Pierre, dragage, (sub.) 7569.
Canal du Sault-Sainte-Marie, construction, (sub.) 6904.
Canal de Soulanges, (sub.): études pour la construction d'un brise-lames, 6952 ; pont en fer à la station de force motrice, 6953; ateliers, chauffage, éclairage et machines, 6953 ; bras pour portes et prises d'eau,

Emmerson, Hon. H. R.—*Suite.*
Canal Soulanges—*Suite.*
6958 ; régulateurs et prises d'eau, 6959 ; élargissement et creusement de la tranchée de Saint-Amour, 6959 ; terrains et dommages aux terrains, 7640 ; réclamation de MM. O'Brien, (rép. à observ. Monk) 8134.
Canal de la Trent, (sub.) construction, 6915; 6936 ; 6949 et suiv.; jetée d'entrée ouest à l'écluse, 7565 ; dragage et pétardement, 7566 ; machine d'un dragueur, chaudière et barrage flottant en acier, achat, 7566 ; reconstruction du barrage à Peterborough, 7568 ; travaux de reconstruction, 8490 ; tracé des routes, 8490.
Canal Welland, (sub.) : matériel d'éclairage électrique, 6435 ; 6885 ; enlèvement d'obstacles et autres améliorations, 6444 ; pour creuser bief entre Port-Colborne et Thorold, 6446; construction à l'entrée de Port-Colborne, 6449; améliorations à l'entrée de Port-Colborne, 6900 ; protection en pierre des berges du nouveau canal, 6957 ; pour changer vannes et appareils de suspension des portes du nouveau canal, 6957; pour reconstruire le mur de soutènement, 6957; creusement de certaines parties du bief supérieur, entre Port-Colborne et Thorold, 8490 ; réfections, 8496.
Canal de Williamsburg, atelier, construction, etc., (rép. à int. Lennox) 6634.
Cardinal, Ont., perception des péages du canal à, (rép. à int. Taylor) 251.
Carillon, chute de, à qui, depuis quand et à quelles conditions concédée, (rép. à int. Ethier) 3159.
Charlottetown, I.P.E., station de chemin de fer, construction, (rép. à int. Lefurgey) 798.
Chasson, Peter L., cantonnier en chef à Tignish, (rép. à int. Hackett) 6303.
Chemins de fer : membres de la commission des, (rép. à int. Taylor) 217; ventilation des wagons, (rép. à mot. Smith pour doc.) 220 ; M. J. E. Duval nommé commissaire-enquêteur des causes d'accidents, (rép. à int. Clarke) 1152 ; bill (n° 2) modifiant la loi de 1903 y relative ; en comité, 5169 et suiv.; tarifs de transport des voyageurs, rép. à int. Maclean, 5648 ; 5830 ; bill (n° 132) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6793 et suiv.; études et inspection, (sub.) 7576 ; bill (n° 157) relatif au paiement de subventions à certaines compagnies, 1ère l., 6964; 2e l. et comité, 8236 et suiv.; 3e l., 8241; (mot. pour comité sur projet de résolution) 8365, 8904; en comité, 8909 et suiv.; bill (n° 171) ayant pour objet de faire approuver subventions suivant susdit projet de résolution, 1ère l., 8963; 2e l., en comité et 3e l., 9186-88.

Emmerson, Hon. H. R.—*Suite.*

Chemin de fer Canada-Eastern, achat, (motion pour comité sur projet de résolution) 7544 ; achat par le gouvernement, (mot. pour comité sur projet de résolution) 8332 et suiv.; bill (n° 163) autorisant le gouvernement à acheter ledit chemin, 1ère l., 8360 ; 2e l., 8663-68 ; en comité, 8668 ; 3e l., 8675-78.

Chemin de fer Canadien du Nord, traverse de la Saskatchewan à Battleford, pétitions au gouvernement, (rép. à int. Lancaster) 1149.

Chemin de fer Canadien du Pacifique, actions, combien émises, (rép. à int. Hughes) 3472.

Chemins de fer et Canaux, rapport annuel du ministère, (dépôt) 1064; ministère, (sub.): appointements, 5961 ; impressions et papeterie, 5982 ; (sub.) : ministère, divers, statistiques, copistes, etc., 7588 ; commis surnuméraires, copistes, messagers, 7589 ; ingénieurs, desinateurs, commis surnuméraires, messagers, 7590 ; personnel et réparations, 7611 ; 7616.

Chemins de fer de Châteauguay et du Nord, subvention à la Compagnie du, pour chemin de Montréal à l'Assomption et Joliette, 8945, et d'un endroit sur la ligne mère jusqu'à Charlemagne et Morin-Flats, 8946.

Chemins de fer de l'Etat, recettes et frais d'exploitation pour l'année, jusqu'au 31 mai dernier, (rép. à int. Pope) 4881 ; 5830.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, embranchement du Cap Wolfe, (rép. à int. Hackett) 999; embranchement de Murray-Harbour, prolongement et coût, (rép. à int. Lefurgey) 1000; 1001; 1003; 1224; embranchements, construction, (rép. à int. Lefurgey) 1002; 1148; rectification de la ligne à Curtis-Creek, (rép. à int. Lefurgey) 1223; embranchement de Belfast et Murray-Harbour, coût des déblais, (rép. à int. Lefurgey) 4884; nouvelles installations à Kensington, 6063; redressement de la voie à Curtis-Creek, 6064; freins et signaux à air Westinghouse, 6065 ; agrandissement des installations à Charlottetown, 6067; agrandissement du hangar aux marchandises à Breadalbane, 6074; posage d'appareils de chauffage sur locomotives et wagons, 6074; crochets d'attelage au matériel roulant, 6075; embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough,6075; nouvelle gare à Alberton, 6086; embranchement de Montague-Bridge, tracé, 6088; frais d'exploitation, salaires, etc., 6302 et suiv.; 6769 ; maintien du second train par jour entre Summerside et Tignish, (rép. à int. Hackett) 6303; embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, 6767; agrandissements à Georgetown, 8476; levé topographique de

Emmerson, Hon. H. R.—*Suite.*

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—*Suite.*

Souris à Elmira, 8476; embranchement jusqu'au pont de Vernon-River, 8477; nouvelle gare à Alberton, 8477; agrandissements et améliorations à Charlottetown, 8478; amélioration du service d'eau, 8479; prolongement de la voie le long du rivage à Charlottetown, 8479; embranchement de Cardigan à Montague-Bridge, 8479; améliorations à Summerside, 8480; gare aux marchandises à la station de York, 8482.

Chemin de fer de Lardo au lac La Flèche, C.A.. (sub.) 8946.

Chemin de fer Lindsay à Bobcaygeon et Pontypool, pont bas sur creek Emily, (rép. à int. Hughes) 1147.

Chemin de fer Montréal-Atlantique, section Yamaska-Saint-Guillaume pas exploitée, (rép. à int. Mignault) 6229.

Chemin de fer de la rivière Ottawa, subvention à la Compagnie du, pour chemin de Sainte-Agathe-des-Monts au township d'Howard, lacs Saint-Joseph, Sainte-Marie, etc., 8946, et de Saint-André d'Argenteuil et de Saint-Laurent à travers paroisses de Saint-Placide, Saint-Eustache et Saint-Martin, etc., 8946.

Chemin de fer de la station de la Rivière-Ouelle au quai Saint-Laurent, construction, (sub.) 7634.

Chemin de fer du Sud du Nouveau-Brunswick, pétition pour bill d'intérêt privé, (observ. sur mot. Gibson pour lecture et réception) 5253.

Chemin de fer de Tilsonburg, du lac Erié et du Pacifique, (rép. à int. Ingram) 7320.

Chemin de fer Transcontinental-National, explorations à l'ouest de Winnipeg, (rép. à int. Roche) 216; explorations et personnes y employées, (rép. à mot. Barker pour doc.) 222 ; protestations contre emploi d'arpenteurs étrangers, (rép. à int. Clarke) 249; 557; explorations entre Winnipeg et Québec, (rép. à int. Puttee) 554; explorations sur la division de l'Est, (rép. à int. Kemp) 556; bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, arts, 5 et 7, 3308-3317, amendement, 3308-3309, rejeté, 3317; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3476 et suiv., amendement, 3485, rejeté, 3548-49; études, levés, plans et autres frais, (sub.) 6376; (rép. à int. Lennox) 6634; études topographiques et autres dépenses, (sub.) 9090 et suiv.

Chenal du nord, creusage et barrage, (sub.) 6400; 6409 et suiv.

Cigarettes, prohibition, bill (n° 128) en comité, 5197 et suiv.

Commission des chemins de fer, entretien et opérations, (sub.) 8494.

Emmerson, Hon. H. R.—*Suite.*
Compagnie de houille et du chemin de Nicola, Kamloops et Similkameen, subvention pour chemin du pont Spence, sur le Pacifique Canadien, au lac Nicola, et du village de Coutlé vers Princeton et Headley, 8947.
Délégués agricoles, réduction du prix de passage par le gouvernement en leur faveur, (rép. à int. Hackett) 1374.
Dunnville, pont, peinturage, combien payé, et àqui, (rép. à int. Lancaster) 8135.
Exposition de Saint-Louis, M. E. P. Eastman, sous-commissaire, sujet britannique, (observ.) 7530.
Garde-bestiaux, frais de la commission d'enquête y relative, (rép. à int. Lennox) 1370; correspondance concernant commission des, (rép. à mot. Lennox pour doc.) 2481; 2629; commission, allocations à MM. Holt et Robertson, commissaire, (rép. à int. Lennox) 6635.
Gouverneur général, (sub.): wagon, réparations et modifications, 7591; 7602 nouveau wagon, construction, 7610.
Grain, transport à Halifax par l'Intercolonial pour exportation, (rép. à int. Kemp) 251; transport, irrégularités, (rép. à int. Daniel) 8642.
Harvey, A., et autres, pétitions pour bill autorisant le commissaire des brevets à recevoir pétitions et honoraires par rapport à certains brevets en la possession de la "Canadian Office and School Furniture Company", (mot. pour lecture, etc.) 3888.
Intercolonial, voie de garage à Pictou, travaux et revenu, (rép. à int. Bell) 998; recettes, dépenses et frais d'exploitation pour les neuf mois expirés le 31 mars 1904, (rép. à int. Barker) 1153, pour les 8 mois expirés le 29 février 1904, (rép. à int. Barker) 1677; express maritime, changement de l'heure du départ de Montréal, (rép. à int. Gervais) 1680; service des trains, nouvelle parue dans le "Canada", (rép. à int. Talbot) 3345; renvoi d'employés (F. Léger et F. B. Wood), (rép. à int. Smith) 3474; tarif concernant transport des voyageurs, (rép. à int. Casgrain) 4331; enquêtes au sujet de MM. Laplante et Beaulieu, (rép. à int. Gauvreau) 5647; salaires des ouvriers employés entre Métapédia et Montréal, (rép. à int. Bruneau) 5831; exposé annuel, 5937 et suiv.; agrandissement et améliorations à Sydney, (sub.) 5985; pour renforcer ponts, (sub.) 5989; pour améliorer installations à Lévis, (sub.) 5992; freins atmosphériques pour fourgons à marchandises, (sub.) 5993; pour remplacer chaînes de sûreté des fourgons à marchandises, (sub.) 5994; nouvelles machines pour usines à locomotives et à wagons, (sub.) 5995; appareils à gaz Pintsch

Emmerson, Hon. H. R.—*Suite.*
Intercolonial—*Suite.*
pour wagons à voyageurs, 5998; pour munir de vestibules les wagons à voyageurs, 6009; nouvelles voies de garage le long de la ligne, 6010-6019; pont de Restigouche, nouvelle superstructure, 6022; quai de la station de Lévis, 6025; creusage et pétardement du roc à la gare maritime d'Halifax, 6025; améliorations à la gare du Petit-Métis et détournement de la voie publique, 6027; nouvelle gare à Windsor, N.-E., 6028; agrandissements à Amherst, 6031; développement des installations en vue de l'approvisionnement d'eau, 6038; améliorations et agrandissements à Amqui, 6039; nouvelles installations à Stellarton, 6044; remises aux locomotives, ateliers de réparations, etc., à la Rivière-du-Loup, 6047, à la Jonction de la Chaudière, 6048; nouvelles installations à Saint-Jean, 6048; à Halifax, 6049; à Sainte-Flavie, 6052; améliorations à Sydney-nord, 6051; améliorations du service de bac, détroit de Canso, 6053; travaux de protection au pont de Grand-Narrows, 6054; 6055; sémaphores aux stations, 6062.
Intercolonial, (sub.) frais d'exploitation, ingérence politique, 6105 et suiv.; 6186 et suiv.; 6769; 6771; embranchement de Windsor, 6301 et suiv., 6769; pour renforcer ponts, 6348; 6350; pour remplacer barres d'attelage des wagons à marchandises, 6348; nouvelles voies de garage, 6370; forage d'un puits à la jonction de Saint-Charles, 7634; voie de service sur quai de Campbellton, 7634; prolongement du quai à Sussex, 7634; forage d'un puits à la Jonction de Spring Hill, 7634; voie d'évitement à Pictou-Landing, 7634; transport du grain (rép. à int. Fowler) 7891; pensions de retraite aux employés, (rép. à int. Gourley) 8136; Truro, nouvelle gare, construction; esplanade de la gare, nivellement; rotonde, emplacement, achat, (rép. à int. Gourley) 8137; tunnel à la Rivière-du-Loup, (rép. à int. Gauvreau) 8363; (sub.): outillage portatif pour percer et couper rails, 8455; prolongement de la voie jusqu'à Sydney-Mines, 8456; agrandissement des installations à Amherst, 8456; déplacement de la voie à l'embranchement de Saint-Léonard, 8456; à Mitchell, 8459; pour réduire la coupe à Birch-Cove, 8549; doublement de certaines parties de la voie, 8460; matériel roulant, 8463; rails d'acier et tire-fond, 8469; améliorations et agrandissements le long de la voie, 8470; agrandissement à Truro, 8471; à Halifax, 8473; à Amqui, 8473; à Antigonish, 8474; à New-Glasgow, 8475; service de traversier au détroit de Canso,

Emmerson, Hon. H. R.—*Suite.*

Intercolonial—*Suite.*

amélioration, 8474 ; voie d'évitement à Saint-Romuald, 8474 ; voies de garage et embranchements, 8475.

Interpellations, manière d'y répondre, (rép. à observ. Clarke et Borden) 6984.

Lac Hay, chenal du, niveau, dragage et navigation, (rép. à int. Hughes) 1221.

Lac Katchawannoe, dragage, (sub.) 7565.

McArthur, révérend George, dommage à sa propriété par suite du creusage du canal des Galops, (débat sur observ. Reid) 6394 et suiv.

McLean, Robert, cantonnier en chef à Alberton, (rép. à int. Hackett) 6303.

Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, 3e l., 8323.

Montréal, loyer payé par le gouvernement, (rép. à int. Monk) 555.

Ottawa, loyer payé par le gouvernement, (rép. à int. Monk) 555.

Ouvriers : salaires payés aux ouvriers employés à Cascades, sur canal de Soulanges, sur canal de Lachine, à l'écluse de Saint-Ours, sur l'Intercolonial, entre Métapédia et Montréal, (rép. à int. Bruneau) 5650 ; 5651 ; 5831.

Poonamalie, barrage, (rép. à int. Lavell) 7892.

Port-Arthur et Fort-William, établissement d'un service de téléphone, renvoi à la cour Suprême de la décision de la commission des chemins de fer à ce sujet, (rép. à int. Maclean) 4331.

Postes : service fait par le chemin de fer Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, interruption, dépêches reçues à ce sujet, (rép. à observ. Davis) 2381.

Proulx, J., appointements, (sub.) 8455.

Québec subvention au pont de, (rép. à int. Morin) 248.

Rapide des Galops : pour terminer chenal, (sub.) 6420 et suiv.; 7633; 8493; 9105.

Toronto, construction d'un pont au-dessus de la rue Yonge, arrêt du comité des chemins de fer à ce sujet, (rép. à int. Clarke) 3341.

Wagons officiels, combien achetés, construits, en voie de construction, etc., (rép. à int. Tolton) 3341.

Ethier, Joseph Arthur C., *Deux-Montagnes.*

Carillon, chute de, à qui, depuis quand et à quelles conditions concédée, (int.) 3159.

Chemin de fer de la rivière Ottawa, bill (n° 78) concernant la Compagnie du, 1ère l., 2021 ; 2e l., 2345 ; en comité, 4504 ; 3e l., 4505.

Fielding, Hon. William Stevens, *Shelburne et Queen, N.E.*

Actionnaires des banques autorisées, liste des, (dépôt) 3260.

Agriculture, comité, (rép. à mot. Douglas pour impression et distribution d'exemplaires de dépositions) 8244.

Assurances, traitement du surintendant du service des, (sub.) 8498.

Auditeur général, rapport, (dépôt) 253 ; démission, (rép. à observ. Borden) 5653 ; lettre de démission, (dépôt) 5753 ; augmentation de ses pouvoirs, (débat sur observ. et amendement Borden) 6654 ; auditeur général et contrat Davis, lettre de l'auditeur général publiée par l' " Evening Journal ", (rép. à int. Puttee) 6970 ; démission de l'auditeur général, (rép. à int. Clarke) 6978 ; bureau, dépenses casuelles, (sub.) 9165 ; pour couvrir articles imprévus, (1902-03), (sub.) 9183.

Banques, bill (n° 160) modifiant la loi y relative, 1ère l., 7316; 2e l. et comité, 7894; 3e l., 7895.

Banque " Alliance " du Canada, pétition pour bill prolongeant délai pour obtenir certificat de la Trésorerie, conformément à l'article 14 de la loi des Banques, (rép. à motion Russell pour lecture, etc.) 4462 et suiv.

Banque Pacifique du Canada, bill (n° 110) y relatif, 2e l., 7890.

Bassins de radoub sur la côte du Pacifique, améliorations, (rép. à mot. Borden pour doc.) 1462.

Billets fédéraux, émission et rachat, (sub.) 243; impression, (sub.) 244.

Bois: commerce de, au Nord-Ouest, institution et rapport de la commission d'enquête à ce sujet, (rép. à int. Douglas) 556; commerce de, dans la Colombie Anglaise, protection, (débat sur observ. Morrison) 2604.

Budget: (motion pour comité des voies et moyens de prélever subsides à accorder à Sa Majesté) débat, 4387 et suiv.

Câbles de marine, tarif sur, (rép. à observ. Kaulbach) 1796.

Cabotage sur le Pacifique, décrets du conseil y relatifs, (rép. à mot. Borden pour doc.) 1462.

Canal de Cornwall, agrandissement, (sub.) 6731 et suiv.

Canal des Galops, agrandissement, (sub.) 6771.

Capitaines et seconds de navires, présentation d'un bill concernant certificats à leur être accordés, (rép. à observ. Lancaster) 5235 et suiv.

Chambre : besogne de la, mesures du gouvernement pour la session actuelle, (rép. à int. Borden) 6876; (rép. à int. Haggart et Henderson) 7461; employés, appointements,

Fielding, Hon. W. S.—*Suite.*
Chambre—*Suite.*
(sub.) 9114 et suiv.; dépenses éventuelles, y compris secrétaire du chef de l'opposition, (sub.) 9119 et suiv.; prévisions du Sergent d'armes, approuvées, (sub.) 9120; 9131.
Chemins à barrières de Montréal, montant dû par la commission des, et intérêt par elle payé depuis 1895 au gouvernement du Canada sur ses obligations, (rép. à mot. Monk pour doc.) 564; abolition de la commission des, (débat sur motion Monk) 577 et suiv.; correspondance entre département des Finances et ville de Westmount au sujet de l'achat des obligations de la Compagnie, (rép. à mot. Rivet pour doc.) 3995.
Chemins de fer: subventions, bill (n° 157) y relatif, 2e l. et comité, 8237 et suiv.; (en comité) sur projet de résolution Emmerson) 8948 et suiv.; bill (n° 171) autorisant subventions, en comité, 9187.
Chemin de fer Canada-Eastern, achat par le gouvernement, (observ. sur mot. Emmerson pour comité sur projet de résolution) 8359; bill (n° 163) autorisant le gouvernement à l'acheter, 2e l., 8666 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Nord, titres acquis par le gouvernement en dédommagement de la garantie des obligations du, (rép. à mot. Borden pour doc.) 2303.
Chemins de fer et Canaux, ministère; appointements, (sub.) 5981.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, embranchemnet de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, (sub.) 6081 et suiv.; nouvelle gare à Charlottetown, (rép. à int. Hackett) 6334; double voie entre la jonction de Windsor et Halifax, (rép. à int. Barker) 6347; gare aux marchandises à la station de York, (sub.) 8482.
Chemin de fer Transcontinental-National, dépôt en garantie, (rép. à int. Barker) 401; modifications du contrat, correspondance, (rép. à int. Borden) 478; convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité, sur projet de résolution, et amendement Borden) 1750 et suiv.; bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, en comité, 2336 et suiv.; 2438 et suiv., 2494 et suiv.; en comité, art. 1, 3042 et suiv.; arts. 2 et 3, 3129; 3140; arts, 5 et 7, 3285-3324; arts 2 à 11, 3353 et suiv.; débat sur motion Laurier pour 3e l., et amendement Borden, 3609 et suiv.; études topographiques et autres dépenses, 9091 et suiv.
Chevaux canadiens, vente au rabais, (rép. à observ. Hughes) 9042.
Chien de mer, fléau, (observ. sur mot. Borden pour doc.) 7100 et suiv.
Code pénal de 1892, bill (n° 76) le modifiant, en comité, 4778.

Fielding, Hon. W. S.—*Suite.*
Compagnies, bill (n° 164) du Sénat modifiant la loi de 1902 y relative, 2e l., 8963; 9023; 9184 ; en comité et 3e l., 9184.
Compagnie d'assurance "Monarque," sur la vie, bill (n° 69) la constituant en corporation, en comité, 3515.
Compagnie d'assurance "Mutual Reserve", bill (n° 161) du Sénat concernant les personnes dites "Canadian Assessment Policy Holders", dans cette compagnie, (motion pour 1ère lecture) 8643; en comité, 8794 et suiv.; 8822 et suiv.; 3e l., 8828; jugement contre la compagnie dans la cause de Foster contre elle, (rép. à int. Taylor) 8895.
Compagnie des houillères de l'Ouest canadien, bill (n° 80) y relatif, en comité, 6180 et suiv.; 6193 et suiv.
Comptes entre le Dominion et les provinces d'Ontario et de Québec, règlement, (mot. pour retarder production de l'état) 552.
Comptes provinciaux, mémoire du sous-ministre des Finances à ce sujet, (dépôt) 5753.
Comptes publics, (rapport) 203.
Conférence internationale, pouvoirs de ses membres, (observ. sur mot. Borden pour doc.) 3762 et suiv.
Crédit non nécessaire pour 1903-1904, (rép. à int. Lennox) 6954.
Crédit provisoire, (motion) 6724.
Dette publique, intérêt et fonds d'amortissement (sub.) 231; courtage sur achat de fonds d'amortissement, (sub.) 243; conversion, frais, (sub) 244.
Digby, jetée, réparations, (sub.) 7744.
Douanes, appointements (sub.) 1808 et suiv., 1846; 1859.
Economie interne, commission, rapport, (motion pour adoption) 8769.
Election générale, aura-t-elle lieu cette année, ou avant une autre session, dépêche de Brandon à ce sujet, etc., (rép. à int. Sproule, Ingram et Henderson) 8644 ; (rép. à int. Fowler) 9210.
Employés publics, cautionnement, (rép. à int. Clarke) 7320.
Emprunts en souffrance, montant emprunté, taux de l'intérêt et conditions du remboursement, (rép. à int. Sproule) 2205.
Exécutif, dépenses imprévues se rattachant à ses décrets, (sub.) 4899.
Explication de nature personnelle par M. Borden, citation d'extraits du mémoire de M. Blair, (débat) 1319 et suiv.; (paroles de M. Haggart) 2146.
Exposition de Saint-Louis, appointements de E. P. Eastman, sous-commissaire et non sujet britannique, (rép. à int. Fowler) 7542.
Frais d'administration, (sub.) 229.
Glace-Bay, port, améliorations, (sub.) 7745 et suiv.; éperon et brise-lames, (sub.) 9164.

Fielding, Hon. W. S.—*Suite.*
Goderich, port, travaux, (sub.) 7869 et suiv.
Gouverneur général, bureau du secrétaire du, appointements et dépenses imprévues, (sub.) 245.
" Home Bank of Canada," bill (n° 45) y relatif, (rép. à mot. Clarke pour 2e l.) 1369.
Intercolonial, agrandissement et améliorations à Sydney, (sub.) 5987.
Lainages et cotonnades, protection de cette industrie, (débat sur observ. Pringle) 1469.
Listes électorales, dépenses casuelles, (sub.) 9134 et suiv.
Lord Dundonald : discours au banquet de l'hôtel Windsor, à Montréal, correspondance avec le ministre de l'Agriculture, etc., (débat sur observation Fisher) 4650 ; 4717 ; reste de la correspondance relative à la démission de lord Dundonald, (dépôt) 5059; (rép. à motion Monk pour documents) 5249; démission, paroles de sir Elzéar Taschereau, dépêche parue dans le " Citizen " et le " Journal", d'Ottawa, (rép. à int. Clarke) 7115 ; paroles de M. Lemieux, (débat sur observ. Borden) 7201 et suiv.; paroles de Timothy Healy à son sujet, transmission au " Star ", de Montréal, par la Presse canadienne associée, (débat sur observ. Barker) 8775 et suiv.
Marine et pêcheries, ministère, appointements, (sub.), primes payées aux pêcheurs, etc., 5108 et suiv.
Messages de Son Excellence: budget principal, (mot. pour renvoi au comité des subsides) 203 ; budget supplémentaire, (idem) 1888 ; 3803 ; 5803 ; 7632 ; 8499 (pour 1903-04 et 1904-05).
Michaud, feu Achille, gratification à sa veuve, (sub.) 9049 et suiv.
Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, 2e l. et comité, 8210 ; 8216 et suiv.; en comité, 8379 et suiv.
Monnaie des établissements du Détroit, circulation au Canada, (rép. à observ. Maclean) 2207.
Nova-Scotia Permanent Benefit Building Society and Savings Fund, bill (n° 8) y relatif, en comité, 3514.
Ottawa, hôtel des Monnaies, (sub.) 549.
Ouvriers étrangers, bill (n° 162) ayant pour objet de modifier et de refondre les lois relatives à leur introduction au Canada, en comité, 8765.
Pêche : violation des règlements, (rép. à observ. Daniel) 8892.
Pêcheries de Terre-Neuve, entrée du poisson de ces pêcheries en franchise aux Etats-Unis, (débat sur observ. Kaulbach) 2144.
Pétrole : droits sur le, primes à payer aux producteurs de pétrole brut, (rép. à int. Armstrong) 4723; pétrole brut, prime, (mot. pour comité sur projet de résolution) 7892; en comité, 8552 et suiv.; bill (n° 167) prescrivant paiement d'une prime, 1ère l., 2e l., en comité et 3e l., 8589 ; application de la loi, (sub.) 9142.
Phares, appointements et allocations des gardiens, (sub.) débat sur question incidente soulevée par M. Lefurgey, 5395 et suiv.
Photographe du gouvernement, travaux publics, appointements, (sub.) 8003.
Plomb : bill pour combler lacune dans le bill (n° 169) modifiant la loi relative au paiement des primes, 1ère et 2e l., en comité et 3e l., 9185-86.
Port-Colborne, élévateur, (sub.) 8492.
Port-Lorne, brise-lames, (sub.) 9154 et suiv.
Prêts au gouvernement, (rép. à int. Kemp) 216.
Provinces, dettes envers le Dominion, documents s'y rapportant, (rép. à mot. Borden pour production) 430 ; paiement des comptes à elles dus par le gouvernement fédéral, (rép. à int. Henderson) 9208.
Québec, obligations de la Compagnie du pont de, (rép. à int. Clarke) 398.
Receveur général, bureau à Toronto, (sub.) 230 ; à Montréal, (sub.) 231.
Ross, C. W., apointements, (sub.) 5976.
Sénat, appointements et dépenses imprévues, (sub.) 9108 ; 9170.
Service civil, frais des examens, (sub.) 9169.
Situation financière, revue, (débat sur observ. Bell) 8420 et suiv.
Steamers, (sub.) : service entre Halifax, Saint-Jean, Terre-Neuve et Liverpool, 6294 et suiv.; entre Saint-Jean et Halifax ou l'un ou l'autre de ces ports et les Antilles et l'Amérique du Sud, 6299.
Steamers de l'Etat, entretien et réparations, (sub.) 9046.
Subsides : (mot. pour comité) 202 ; subsides à accorder à Sa Majesté pour service public pendant l'exercice qui se terminera le 30 juin 1905, (motion pour comité sur projet de résolution à cette fin) 6872 ; bill (n° 156) à cette fin, 1ère l., 2e l., en comité, et 3e l., 6872 ; résolutions les accordant, (mot. pour adoption) 9210 ; bill (n° 171) à cette fin, 1ère l., 2e l., en comité et 3e l., 9210-11.
Sydney, N.-E., grève à l'aciérie Dominion, (rép. à int. Borden) 4104.
Tabac : culture, essais, impression du rapport de M. Blaise Dugas sur commerce avec la Belgique, (rép. à int. Blain) 7539.
Tarif, changements aux résolutions y relatives, 5803 ; institution d'une commission pour l'étudier, (rép. à int. Maclean) 8966;

Fielding, Hon. W. S.—*Suite.*
Tarif—*Suite.*
modifications, en comité sur projet de résolution du 28 juin, 8966-9023 bill; (n° 172) modifiant le tarif de 1897, 1ère et 2e l., en comité et 3e l., 9023.
Tarif de faveur, (débat sur motion Logan) 5145 et suiv.
Taschereau, sir Elzéar, départ de Londres pour le Canada, dépêche au "Star", de Montréal, (rép. à int. Clarke) 7459.
Taschereau, R. E. A., appointements, (sub.) 9170 et suiv.
Télégraphes, (sub.) ligne entre Deer-Island, N.-B., et Eastport, Maine, 8000 et suiv.; lignes terrestres et sous-marines dans le bas du fleuve Saint-Laurent, appareils télégraphiques Marconi, etc., 8004.
Tempérance, dépenses relatives à la loi de, (sub.) 8498.
Terre-Neuve, agent commercial du gouvernement à, (rép. à int. Sinclair) 2833.
Timbres anglais, frais de poste, etc., (sub.) 244.
Tir : le major Howard, vainqueur au concours de Bisley, (observ.) 7538.
Tourbe, aide à l'industrie de la, (rép. à int. Tolton) 4467.
Travaux publics, appointements, (sub.), transfert de certains services au ministère de la Marine, (débat sur observ. Taylor) 452 et suiv.
Valeurs canadiennes sur le marché français, résolution de la chambre de commerce française de Montréal demandant que les valeurs garanties par le gouvernement du Canada soient assimilées aux fonds d'Etat, (rép. à int. Gervais) 2836.
Valleyfield, filatures de coton, copie reçue par le gouvernement d'une délibération du conseil de ville y relative, (rép. à int. Léonard) 3162 ; réduction de la main-d'œuvre, des salaires, etc., requêtes à ce sujet, (rép. à int. Léonard) 8898.
Voies et moyens, (motion) 202.
Wagons officiels, combien achetés, construits, en voie de construction, etc., (rép. à int. Tolton) 3808.
Wallace, M., ancien receveur des postes, pension de retraite, allocation supplémentaire, (sub.) 8497.

Fisher, Hon. Sydney Arthur, *Brome.*
Acadiens, compilation de données historiques les concernant, (sub.) 2772.
Agriculture, rapport du ministère, (dépôt) 253 ; ministère, appointements, y compris ceux de J. Kilgallin, de C. Bourret, de M. Foley, et dépenses casuelles, (sub.) 2743-44 ; subventions aux sociétés d'agriculture, (sub.) 2770 ; arts, agriculture et statistique

Fisher, Hon. Sydney Arthur. —*Suite.*
Agriculture—*Suite.*
—exportations, (sub.) 4145 ; 9087 ; 9206 ; agriculture, industrie laitière, bestiaux, volailles, graines et fruits, etc., division du commissaire, (sub.) 7503-7521.
Animaux, maladies contagieuses, bill (n° 145) modifiant la loi de 1903, y relative, retiré, 8244; (mot. pour comité sur résolution) 8364; en comité, 8545; bill (n° 166) concernant lesdites maladies, 1ère l., 8550; en comité, 2e l. et 3e l., 8552.
Annuaire statistique, publication, (sub.) 2762.
Archives, (sub.) 2754 et suiv.
Baie James, droits de pêche dans la, paiement du loyer, (rép. à int. Lancaster) 801.
Beurre, exportation, quantité exportée de 1898 à 1903, (rép. à int. Broder) 798.
Brevets d'invention, modèles vendus par le gouvernement, (rép. à int. Porter) 399; impression de la liste des brevets, "Patent Record," à l'imprimerie de l'Etat, (sub.) 2759; 7502.
Campbell, John, réclamation pour frais de quarantaine et de messagerie par rapport à moutons expédiés aux Etats-Unis, (rép. à mot. Hughes pour doc.) 3800 et suiv.; (rép. à int. Hughes) 9041.
Coton, culture au Canada, (rép. à int. Ross) 559.
Explication de nature personnelle, apprentissage militaire, entrefilet du "Citizen", 5914.
Expositions, (sub.) 7503.
Exposition de Saint-Louis, envoi d'un délégué au congrès de l'association internationale des dentistes, (rép. à int. Richardson) 3164; (sub.): M. William Hutcheson, commissaire, (rép. à int. Fowler) 7503; appointements de M. E. P. Eastman, sous-commissaire et non sujet britannique, (rép. à int. Fowler) 7519; total des frais de participation du Canada, (rép. à int. Blain) 7521.
Expositions: de Saint-Louis, de Liège, de Londres, de Liverpool, de Wolverhampton, de Cork, d'Osaka, de Buffalo, (subsides, et observ.) 4145-46-47-81 et suiv.
Fermes expérimentales, (sub.): ou stations agronomiques, 2771 ; 5020 et suiv.; administration, élevage des volailles, etc., (rép. à observ. Taylor) 7275; 7462; dépenses de l'année dernière, (sub.) 7502.
Fromage, exportation, quantité exportée de 1898 à 1903, (rép. à int. Broder) 798; dépense pour réfrigérateur à Woodstock, (rép. à int. Blain) 801; chambre de maturation à Brockville, coût, recettes, etc., (rép. à mot. Taylor pour doc.) 2874; 3574; à Woodstock et à Sherbrooke, idem, 3574.
Fumigation, stations de, (sub.) 2774.

Fisher, Hon. Sydney Arthur.—*Suite.*
Graines, inspection et vente, rép. à int. Lemieux) 333.
Graines de semence, inspection et vente, (motion pour comité sur projet de résolution) 3756-57; bill (n° 125) concernant l'inspection et la vente des graines de semence, 1ère l., 3761 ; 2e l. et comité, 4988 et suiv, ; bill (n° 151) constituant en corporation l'association des producteurs de, 1ère l., 6450; 2e l., 7323; en comité, 7325; (sub.) 7503-7521.
Institut impérial de Londres, étalage canadien à, renouvellements et améliorations, (sub.) 2786.
Lazaret de Tracadie, (sub.) 4189.
Lord Dundonald: correspondance entre le ministre de l'Agriculture et Lord Dundonald au sujet du discours de ce dernier au banquet de l'hôtel Windsor, à Montréal, et de la radiation, y mentionnée, du nom du Dr Pickell, par le ministre de l'Agriculture, comme futur officier du 13e dragons légers écassais, (observ.), débat, 4637 et suiv.; correspondance, (dépôt) 5346, démission de lord Dundonald, débat sur amendement Borden, 5459.
Mabou, C. B., fabrique de beurre, frais d'installation, prix du beurre, etc., (rép. à int. Bell) 8235.
Maladies contagieuses des animaux, bill (n° 145) modifiant l'acte y relatif, 1ère l., 5645.
Marine et Pêcheries, ministère, appointements, (sub.) frais de voiture des ministres, 5081.
Nappan, N.-E., combien de beurre et de fromage fabriqué, et à quel prix, depuis trois ans, à la station laitière de, (rép. à int. Bell) 2835.
Pagé, Hubert F., réclamation contre le gouvernement des Etats-Unis pour remboursement d'argent par lui payé à titre de droits sur chevaux expédiés dans ce pays-là, (rép. à int. Sproule) 2833; 9039.
Pointe-aux-Anglais, gardien du phare, (rép. à int. Léonard) 7319.
Pommes, expédition en Europe via Montréal, quantité et prix, (rép. à int. Smith) 685; compartiments et ventilation des steamers, inspection (rép. à int. Smith) 802; 1004.
Quarantaine, (subsides): appointements et dépenses casuelles dans districts non organisés, salubrité publique dans d'autres districts, 4197-98; steamers faisant le service à la Grosse-Ile, achat d'un nouveau steamer, 4245; art vétérinaire et quarantaine des bestiaux, 4260; loi d'hygiène et division du service vétérinaire, (sub.) 9090.
Rapports et bulletins agronomiques, impression et distribution, (sub.) 2772.

Fisher, Hon. Sydney Arthur.—*Suite.*
Recensements de 1881, 1891 et 1901, coût, sources de renseignements, parachèvement et distribution, (rép. à int. Kemp) 331; production industrielle, (rép. à int. Sproule) 1223; recensement de 1901, enquête sur cultes professés dans la paroisse de Lincoln, N.-B., (rép. à int. Wilmot) 2832; recensement du district de la Saskatchewan, (rép. à int. Taylor) 3796; frais, (rép. à int. Blain) 7318.
Statistique criminelle, préparation, (sub.) 2761.
Statistique générale, (sub.) 2769.
Steamers: compartiments frigorifiques et ventilation pendant la dernière saison, (rép. à int. Smith) 4545 et suiv.
Steamer "Lake Champlain", inspection des ventilateurs, (rép. à int. Smith) 1370.
Steamer "Lady Laurier", paiement de l'équipage, (rép. à int. Borden) 7318.
Tabac: culture, commissaires envoyés aux Etats-Unis pour puiser renseignements, (rép. à int. Monk) 7319; station d'expérimentation à Saint-Jacques-de-l'Achigan, (rép. à int. Monk) 8135.
Travaux publics, (hygiène) Acte des, (sub.) 4189.
Viande fraîche, expédition en Europe via Montréal, par steamers subventionnés, (rép. à int. McGowan) 685; 797.
Volailles, établissement de stations expérimentales pour l'élevage des, (rép. à int. LaRivière) 397; (rép. à int. Puttee) 685; (rép. à mot. Lefurgey pour doc.) 6555, (rép. à observ. Taylor) 7280, (sub.) 7503-7521; station de l'Ile du Prince-Edouard, sous la direction de M. Haszard, député de Queen-ouest, (rép. à int. Fowler) 7523.
Winnipeg, exposition nationale de 1904, (sub.) 2778; 3764 et suiv.

Fitzpatrick, Hon. Charles, *comté de Québec.*
Actes de la Colombie Anglaise non sanctionnés par le parlement fédéral, (rép. à int. Smith) 998.
Arbitrage entre le gouvernement et le Grand Tronc, bill (n° 152) y relatif, 1ère l., 6553; 2e l. et comité, 7780 ; 3e l., 7893 ; 8138.
Auditeur général, augmentation de ses pouvoirs, (débat sur observ. et amendement Borden) 6694 ; 6712.
Canal de Cornwall, agrandissement, (sub.) 6734 et suiv.; contrat Davis, (sub.) 8616 et suiv.
Canal des Galops, agrandissement, (sub.) 6770 et suiv.
Cap-Hopewell, quai, réparations, (sub.) 7855.
Capitaines et seconds de navires, présentation d'un bill concernant certificats à leur être accordés, (rép. à observ. Lancaster) 5239 et suiv.

Fitzpatrick, Hon. Charles—*Suite.*
Caraquet, quai, (sub.) 7853 et suiv.
Chemins à barrières de Montréal, abolition de la commission des, (débat sur motion Monk) 589.
Chemins de fer, bill (n° 2) modifiant loi de 1903, en comité, 416 ; 2e l., 419 ; mot. pour renvoi au comité permanent des chemins de fer, 419 ; 1902 ; (suite du débat sur mot. pour renvoi au comité des) 3811 ; en comité, 3812 et suiv. ; bill (n° 6) modifiant la loi des, (1903) 2e l., 3856 et suiv.; bill (n° 73) idem, 2e l., 3877 et suiv.; bill (n° 132) modifiant la loi de 1903, 1re l., 4269 ; 2e l. et comité, 5746 ; bill (n° 2), idem, en comité, 5162 et suiv.; bill (n° 73), idem, 2e l., 4764 et suiv.; motion pour renvoi au comité des chemins de fer, 4774 ; bill (n° 73) modifiant la loi de 1903, (motion pour inscription parmi mesures du gouvernement) 6450 ; en comité et 3e l., 6772 ; bill (n° 132), idem, en comité, 6772 ; amendement, 6866, adopté, 6866 ; 3e l., 7647-7674 ; subventions, bill (n° 157) y relatif, 2e l. et comité, 8236 et suiv.
Chemin de fer de Témiscouata, bill (n° 144) modifiant l'Acte relatif à la Compagnie du, 1ère l., 5644 ; 2e l. et comité, 6877 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental-National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, 1ère l., 1792 ; 2e l., 1796; (en comité) 2208 ; 2286 et suiv.; 2304 et suiv.; 2483 et suiv.; 2620 et suiv.; 2661 ; en comité, art. 1, 2988 ; 3003, 3025 et suiv. ; arts 2 et 3, 3060 ; 3100 et suiv. ; amendements, 3060, 3099, adoptés, 3060 et 3100 ; arts 2 à 7, 3198-3248 et suiv.; arts 5 et 7, 3279-3336 ; arts 2 à 11, 3351 et suiv., amendement, 3392, adopté, 3392 ; amendement, 3393, adopté, 3393 ; amendement, 3394, adopté, 3394 ; amendement, 3395, adopté, 3411 ; amendement, 3411, adopté, 3422, (sur mot. Laurier pour 3e l.) 3449 et suiv.; 3529 et suiv.; mesures prises pour renvoi d'étrangers employés au tracé, etc., (rép. à int. Clarke) 6632 ; 6975 ; étrangers employés contrairement à la loi et renvoyés, leurs noms, (rép. à int. Smith) 6975.
Cigarettes, prohibition, bill (n° 128) en comité, 5196 et suiv.
Code pénal de 1892, bill (n° 3) le modifiant, (débat sur mot. Lancaster pour 2e l.) 426; 2e l., 3829 ; en comité, 3829 ; amendement, 3834, adopté, 3835 ; bill (n° 86) le modifiant quant aux peines imposées aux débiteurs frauduleux, 2e l. et comité, 4029-4032 et suiv.; bill (n° 76) le modifiant, en comité, 4776 et suiv.
Comité de onze membres de la Chambre pour préparer et présenter bill ayant pour objet d'amender et de refondre lois concernant revenu public, contrôle et administration

Fitzpatrick, Hon. Charles—*Suite.*
des deniers publics, audition des comptes publics, etc., (observ. sur motion Lennox pour institution dudit comité) 4367 et suiv.
Compagnies, bill (n° 75) modifiant la loi de 1902 y relative, 2e l. et comité, 4028 et suiv.; en comité, 4763 et suiv.; 5159 et suiv.
Compagnie d'amélioration de la rivière Thompson, bill (n° 79) la constituant en corporation, en comité, 4950 et suiv.
Compagnie électrique d'Ottawa, bill (n° 110) y relatif, en comité, 4307 et suiv.
Compagnie des houillères de l'Ouest canadien, bill (n° 80) y relatif, en comité, 4743 et suiv.
Cours de comté, Ontario, changements dans le personnel des juges, vacances, etc., (rép. à int. Bennett) 2391 ; district (n° 7), Nouvelle-Ecosse, supplément au traitement du juge, (sub.) 8047.
Cour de l'Echiquier, bill (n° 37) modifiant l'Acte de la, 1ère l., 994 ; 2e l., et comité, 1800 ; 3e l., 4049 et suiv.; en comité, 5259 ; 3e l., 5260-5261 ; (sub.) : un premier commis, 8048 ; deux commis de 2e classe cadette, 8048 ; dépenses casuelles, 8048.
Cour Suprême, un crieur, (sub.) 8047.
Détenus libérés conditionnellement depuis le 1er mai 1903, combien, leurs noms, la nature de leurs délits, etc., (rép. à mot. Monk pour doc.) 3804 et suiv.
Douanes, appointements, (sub.) 1820 et suiv.
Elections fédérales, bill (n° 148) modifiant la loi des, 1ère l., 5932 ; 2e l. et comité, 7323 ; 7755 ; 8138 ; 8245 et suiv.; 3e l., 8503-04.
Etrangers, bill (n° 147) modifiant lois relatives à la naturalisation des, 1ère l., 5910; 2e l., 6879; en comité, 7322; 3e l., 7323.
Explication de nature personnelle, article du "Mail and Empire", intitulé "La course à l'argent," au sujet du Transcontinental-National, 7321.
Grande-Vallée, jetée, (sub.) 7878.
Immigration dans la Colombie Anglaise, veto à l'acte y relatif, (rép. à int. Smith) 998.
Inspection générale, bill (n° 124) modifiant la loi y relative, 2e l. et comité, 8168 et suiv.
Intercolonial : déviation du trafic, renseignements par le ministre de la Justice sur rapport à ce sujet, (rép. à mot. Borden) 8242.
Juges ad hoc, allocations, (sub.) 8047.
Justice : appointements, y compris ceux de M. John Chisholm et du secrétaire particulier du Solliciteur général, (sub.) 432 et suiv.; 8045, rapport du ministère, (dépôt) 994 ; (sub.) : dépenses casuelles, 8045, dépenses diverses, y compris les territoires du Nord-Ouest, 8046 ; Mlle Armstrong, nouveau commis de 2e classe,

Fitzpatrick, Hon. Charles—*Suite.*
Justice—*Suite.*
8062 ; M. R. R. Creighton, augmentation d'appointements, 8062 ; M. T. J. Morris, augmentation d'appointements, 8063 ; divers (nouveau budget supplémentaire) 8065; frais de litige, 8069.
Lotbinière, quai, améliorations, (sub.) 7884 et suiv.
McArthur, rév. George, dommage à sa propriété par suite du creusage du canal des Galops, (rép. à observ. Reid) 6396 et suiv.
McCarthy, Osler, Haskin et Harcourt, honoraires payés à, (rép. à int. Bennett) 560, 1003.
Milice canadienne, bill (n° 5), "Acte de la Milice", 2e l. et comité, 258 ; en comité, 6466 et suiv.; 6558 et suiv.; 2e l. et comité, 8180 et suiv.; 3e l., 8314 ; 8322 et suiv ; en comité, 8375 et suiv.
Mines de la Colombie Anglaise, règlements, veto à l'acte y relatif, (rép. à int. Smith) 998.
Newport, brise-lames, (sub.) 7887.
Nouvelle-Ecosse, charge de juge en chef, vacance, quand sera-t-elle remplie, (rép. à int. Fowler) 1680.
Pêcheries, entente avec une ou plusieurs provinces pour confection d'un mémoire concernant décision rendue en 1877 par la commission des pêcheries, (rép. à int. Broder) 3159.
Pêcheries, bill (n° 74) modifiant la loi y relative, 2e l. et comité, 8260 et suiv.; 8324 et suiv.
Pénitenciers, (sub.): Kingston, 8059; Dorchester, 8062; pénitenciers en général, surveillance des forçats libérés sur parole ou définitivement, 8063.
Pétitions de droit, bill (n° 38) modifiant l'Acte des, 1ère l., 994; 2e l., en comité et 3e l., 1797.
Pilotage, bill (n° 100) modifiant la loi y relative, (mot. pour adopt. des amendements du Sénat) 6979.
Police fédérale, (sub.) 8058.
Représentation: bill (n° 149) modifiant la loi de 1903 y relative, 1ère l., 5933; en comité, 7776 et suiv.; 3e l., 7893.
Rivière-au-Saumon, (grande), éperon et brise-lames, (sub.) 7854 et suiv.
Sept-Iles, quai, (sub.) 7935 et suiv.; 8113 et suiv.
Sinistres maritimes, bill (n° 102) modifiant la loi de 1901 y relative, 2e l., 5265; (mot. Fitzpatrick pour adop. des amendements du Sénat) 6980.
Statuts fédéraux, refonte, (sub.) 8067.
Statuts reveisés, bill (n° 154) modifiant le chapitre 61 des statuts de 1903 y relatif, 1ère l., 6631; 2e l. et comité, 6883; 3e l., 6885.

Fitzpatrick, Hon. Charles—*Suite.*
Tabac: licences pour fabrication, révocation, (en comité sur projet de résolution Brodeur) 8544.
Téléphones, nationalisation des, (débat sur observ. Maclean) 3055 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, bill (n° 117) modifiant Acte de représentation, 2e l., 4780.
Unions ouvrières, enregistrement des étiquettes, imposition d'amendes pour emploi d'étiquettes ainsi enregistrées, (en comité sur projet de résolution Smith) 4762.
Yukon, bill (n° 39) modifiant l'Acte du territoire du, 1ère l., 994; 2e l., 1797; en comité, 4053 et suiv.; 3e l., 5261-5262; bill (n° 118) modifiant Acte de représentation, 2e l., 4780; justice, (sub.): allocations de route aux juges, 8053; shérif, shérif-adjoint, greffier, greffiers-adjoints, sténographes, etc., frais de séjour, 8053; livres de droit, articles de bureau pour cours de justice, et transport, 8058; dépenses diverses pour l'administration de la justice, 8058.

Fowler, George W., *King, N.B.*
Agriculture, art, statistique, (sub.) 9088 et suiv.
Archives, (sub.) 2754 et suiv.
Auditeur général, bureau, dépenses casuelles, (sub.) 9166 et suiv.
Bois, commerce, dans la Colombie Anglaise, protection, (débat sur observ. Morrison) 2609.
Boitte, service de réfrigération, (sub.) 9087.
Campbellton, N.-B., quai, expédition du bois, (observ.) 7895 et suiv.; quai, (sub.) 9156 et suiv.
Canal de Chambly, éclusieurs supplémentaires, (sub.) 8496.
Canal de Cornwall, (sub.) contrat Davis, 8634 et suiv.
Canal de Lachine, pont sur le canal, en alignement avec la rue Atwater, (sub.) 8485 et suiv.
Canal du Sault-Sainte-Marie, construction, (sub.) 6906 et suiv.
Canal Welland, amélioration à l'entrée de Port-Colborne, (sub.) 6901 et suiv.
Capitaines et seconds de navires, examen, (sub.) 5325 et suiv.
Chemins de fer, bill (n° 73) modifiant la loi des, 2e l., 4767 et suiv.; bill (n° 2) idem, en comité, 5166 et suiv.; subventions, (en comité sur projet de résolution Emmerson) 8916 et suiv.
Chemin de fer Canada-Eastern, bill (n° 163) autorisant le gouvernement à l'acheter, en comité, 8671 et suiv.; 3e l., 8675 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour

Fowler, George W.—*Suite.*
Chemin de fer Transcontinental National—*Suite.*
comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1720; bill (n° 72) modifiant l'Acte du, (en comité) 2621; arts 2 et 3, 3084.
Cigarettes, prohibition, bill (n° 128) en comité, 5227 et suiv.
Colonisation, chemins au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, (sub.) 9182.
Compagnie d'amélioration de la rivière Thompson, bill (n° 79) la constituant en corporation, en comité, 4750 et suiv.
Compagnie d'assurance "Mutual Reserve", bill (n° 161) du Sénat, en comité, 8796 et suiv.
Compagnie des houillères de l'Ouest canadien, bill (n° 80) y relatif, en comité, 4744 et suiv.
Douanes, appointements, (sub.) 1815 et suiv. 1846, 1873 ; appointements et dépenses casuelles, (sub.) 1923 et suiv.
Élection générale, aura-t-elle lieu avant la prochaine session, (int.) 9209.
Exposition de Saint-Louis, (sub.): M. William Hutcheson, commissaire, (int.) 7503 ; appointements de M. E. P. Eastman, sous-commissaire et non sujet britannique, (int.) 7519 ; 7542.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, solde de l'effectif, (sub.) 2726 ; indemnités aux membres pour blessures corporelles reçues au service, (sub.) 8073 et suiv.
Gouverneur général, (sub.) : wagon, réparations et modifications, 7593 et suiv.
Grande-Vallée, jetée, (sub.) 7877 et suiv.
Ile Hope, vente du bois, (observ.) 5325 et suiv.
Immigration, (sub.): appointements des agents et employés des agences, 7439 et suiv.
Indiens, (sub.) : Ontario et Québec, traité (n° 9), 9146.
Intercolonial : transport du grain, (int.) 7891.
Justice, (sub.): dépenses casuelles, 8046 ; frais de litige, 8070 et suiv.
Listes électorales, dépenses casuelles, (sub.) 9134 et suiv.
Lord Dundonald: discours au banquet de l'hôtel Windsor à Montréal, correspondance avec le ministre de l'Agriculture au sujet du Dr Pickell, etc., (débat sur observ. Fisher) 4713 et suiv.
Lotbinière, quai, améliorations, (sub.) 7884 et suiv.
Marine militaire et école de marine, institution, enquête y relative, (sub.) 5337 et suiv.
Michaud, feu Achille, gratification à sa veuve, (sub.) 9050 et suiv.
Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, en comité, 6455 et suiv.; 6590 et suiv.

Fowler, George W.—*Suite.*
Naufrages ; enquêtes, (sub.), 5329 et suiv.; avis de naufrages à $2 chacun, (sub.) 5330 et suiv.
Nouvelle-Ecosse, charge de juge en chef, vacance, quand sera-t-elle remplie, (int.) 1680.
Ossekeag ou Hampton-Station, (King, N.-B.) déménagement du bureau de poste, (mot. pour doc.) 1894.
Ouvriers étrangers, bill (n° 162) ayant pour objet de modifier et de refondre les lois relatives à leur introduction au Canada ; en comité, 8687 et suiv.; 3e l., 8788 et suiv.
Pêche : violation des règlements, (débat sur observ. Daniel) 8902 et suiv.
Petit-Rocher, brise-lames, (sub.) 7856 et suiv.
Phares : entretien et réparations, (sub.) 5876 et suiv:; inspection et aide à la navigation, (sub.) 5884 et suiv.
Piscifactures, nouvelles, construction et entretien, (sub.) 9073 et suiv.
Port-Colborne, élévateur, (sub.) 8491 et suiv.
Postes : courriers-convoyeurs additionnels, (sub.) 9140 et suiv.
Saint-Jean : station de quarantaine, service d'eau, drainage, chauffage, etc., (sub.) 468 et suiv.; salle d'exercice militaire, (sub.) 9149 ; fleuve, et ses tributaires, (sub.) 7857.
Sénat, dépenses casuelles, (sub.) 9170.
Shippegan, port, quai au terminus du chemin de fer de Caraquet, (sub.) 9158.
Spain, M., achat illégal d'un paletot, (observ. sur int. Ingram) 5364.
Statuts fédéraux, refonte, (sub.) 8067 et suiv.
Steamers, deux, dont l'un, brise-glace, pour remplacer l' "Aberdeen", et l'autre pour navigation d'hiver et d'été à Québec, (sub.) 9047 et suiv.; deux autres, dont l'un pour remplacer l' "Acadia," et l'autre, le "Pétrel , (sub.) 9086 et suiv.
Tarif : modifications, en comité sur projet de résolution du 28 juin, 8981 et suiv.
Tarif de faveur, (débat sur mot. Logan) 5152 et suiv.
Taschereau, R. E. A., appointements, (sub.) 9171.
Tenecape, brise-lames, (sub.) 9155 et suiv.
Terres fédérales, service extérieur, appointements, (sub.) 9147 et suiv.
Travail, département : Impressions, papeterie, correspondance, comptabilité, traduction, commission concernant emploi de la main-d'œuvre étrangère, sténographie, (sub.) 9143 ; 9144.
Volailles : station d'engraissement de l'Ile du Prince-Edouard, sous la direction de M. Haszard, député de Queen-ouest, (int.) 7523.
Yukon, justice, (sub.) shérif, shérif-adjoint, greffier, etc., 8054 et suiv.

Gallery, Daniel, *Sainte-Anne, Montréal.*
Bassin de radoub au pied du canal Lachine, construction, (int.) 4329.
Canal de Lachine, pont sur le canal, en alignement avec la rue Atwater, (sub.) 8487.
Marine militaire et école de marine, institution, enquête y relative, (sub.) 5336 et suiv.
Montréal, édifice pour bureau du Revenu de l'intérieur, construction, (int.) 689.

Galliher, William Alfred, *Yale et Cariboo.*
Banque Pacifique du Canada, bill (n° 159) y relatif, 3e l., 8439.
Chemins de fer, bill (n° 132) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6805 et suiv.
Chemin de fer Canada-Eastern, bill (n° 163) autorisant le gouvernement à l'acheter, en comité, 8670 et suiv.
Chemin de Central de Kootenay, bill (n° 47) concernant la Compagnie du, (en comité et 3e l.) 2168.
Chemin de fer de la rivière Chaudière, bill (n° 60) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1310 ; 2e l., 1369 ; en comité et 3e l., 3389.
Chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise, bill (n° 11) concernant la Compagnie du, 1ère l., 396 ; 2e l., 553 ; en comité et 3e l., 996.
Cigarettes, prohibition, bill (n° 128), en comité, 5215 et suiv.
Compagnie d'amélioration de la rivière Thompson, bill (n° 79) la constituant en corporation, (mot. pour adoption des amendements du Sénat) 8075.
Compagnie d'assurance " Mutual Reserve ", bill (n° 161) du Sénat, en comité, 8808 et suiv.
Compagnie électrique d'Ottawa, bill (n° 110) y relatif, en comité, 4235; 4279 et suiv.
Compagnie de houille et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen, bill (n° 48) y relatif, (en comité) 3513 ; 3795 ; 3e l., 3795 ; subvention pour nouveau chemin de 45 milles, 8947 et suiv.
Elections fédérales, bill (n° 148) modifiant la loi de 1900 y relative, en comité, 8249 et suiv.; 7759 et suiv.
Indiens, (sub.) : Ontario et Québec, traité (° 9), 9146.
Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, 2e l. et comité, 8212 et suiv.
Ouvriers étrangers, bill (n° 162) ayant pour objet de modifier et de refondre les lois relatives à leur introduction au Canada, en comité, 8717 et suiv.; 3e l., 8786 et suiv.
Rossland, salle d'exercices, construction, (sub.) 710.
Sept-Iles, quai, (sub.) 8112.

Galliher, William Alfred,—*Suite.*
Tabac : licences pour fabrication, révocation, (débat sur mot. Brodeur pour comité sur projet de résolution) 8537 et suiv.

Ganong, Gilbert W., *Charlotte.*
Chemins de fer et Canaux, (sub.) : personnel et réparations, 7631.
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, arts 2 à 11, 3381.
Compagnie manufacturière de Sprague's Falls, (à responsabilité limitée), bill (n° 42) y relatif, 1ère l., 1064 ; 2e l., 1349 ; en comité, 4325 ; motion pour 3e lec., 4325.
Exposition de Saint-Louis, participation du Canada, (observ.) 4155 et suiv.
Gouverneur général, (sub.) : wagon, réparations et modifications, 7606 et suiv.
Homard, frais et travaux de la commission d'enquête sur pêcheries, (int.) 556 ; (mot. pour doc.) 565.
Intercolonial : frais d'exploitation (sub.) ingérence politique, 6212 et suiv.
North-Head, quai brise-lames, (sub.) 7855 et suiv.
Pêcheries, (sub.) : inspecteurs, surveillants et gardiens, appointements, 7677-7683 ; entrepôt frigorifique pour boitte, et séchoirs, 7693 et suiv.
Petit-Rocher, brise-lames, (sub.) 7856 et suiv.
Seal-Cove, quai, construction et coût, (int.) 3799.
Wilson's Beach, brise-lames, coût et état des travaux, (int.) 557.

Gauvreau, C. A., *Témiscouata.*
Capitaines et seconds de navires, examen, (sub.), engagement d'un homme à bord du " Gauss ", 5293.
Fraserville, port, améliorations, (sub.) 7888.
Intercolonial, enquêtes au sujet de MM. Laplante et Beaulieu, (int.) 5647 ; tunnel à la Rivière-du-Loup, (Fraserville) (int.) 8363.
Phares, appointements et allocations des gardiens, (sub.) 5396 et suiv.

Geoffrion, Victor, *Chambly et Verchères.*
Compagnie industrielle et de force motrice du rapide des Cèdres, bill (n° 89) la constituant en corporation, 1ère l., 2708 ; 2e l., 2831; en comité, 4685; 5936 ; 3e l., 5936.
Compagnie du Parc et de l'Ile de Montréal, bill (n° 59) y relatif, 1ère l., 1310 ; 2e l., 1369.
Inondations du Saint-Laurent, moyens à prendre pour les prévenir, (int.) 3164.
Laprairie, inondations, moyens à prendre pour les prévenir, (rép. à observ. Monet) 1157.
Pilotage : bill (n° 100) modifiant l'Acte y relatif, 2e l. et comité, 4116 et suiv.
Sinistres maritimes, bill (n° 102) modifiant loi de 1901 y relative ; en comité, 5352.

German, William Manly, *Welland.*

Cahoone, Edward R., pétition de, pour bill prolongeant délai accordé pour construire, etc., en vertu d'un certain brevet d'invention, (mot. pour lecture, réception, etc.) 3789 et suiv.; bill (n° 129) concernant certains brevets de E. R. Cahoone, 1ère l., 4190 ; 2e l., 4505 ; en comité et 3e l., 5099.

Canal du Sault Sainte-Marie, construction, (sub.) 6905 et suiv.

Canal de la Trent, construction, (sub.) 6925 et suiv.

Canal Welland, matériel d'éclairage électrique, (sub.) 6886 et suiv.

Chemin de fer de Chicoutimi et du Nord-Est, bill (n° 106) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 3049 ; 2e l., 3159 ; en comité et 3e l., 4328.

Chemin de fer électrique de Hamilton à Grimsby et Beamsville, bill (n° 77) concernant la Compagnie du, 1ère l., 2021 ; 2e l., 2344 ; en comité et 3e l., 3796.

Chemin de fer de Thorold au lac Erié, bill (n° 61) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 1310 ; 2e l., 1369 ; en comité et 3e l., 3389 ; requête pour modification du bill (n° 61), 5909 ; bill corrigeant fautes d'impression du premier bill portant ce titre, 1ère l., 6227 ; en comité et 3e l., 6935.

Compagnie du pont de Welland à la Grande Ile, bill (n° 62) la concernant, 1ère l., 1310; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 3389.

Compagnie de transport des Grands Lacs et du Nord-Ouest, bill (n° 107) la constituant en corporation, 1ère l., 3049 ; 2e l., 3159 ; 3389 ; en comité et 3e l., 3389.

Explication de nature personnelle, discours de M. Hughes (Victoria) l'accusant d'ingérence politique au sujet de la prolongation du commandement du colonel Gregory, (2e dragons de la péninsule de Niagara) 4721.

Canal de Lachine, pont sur le canal, en alignement avec la rue Atwater, (sub.) 8488.

Cigarettes, prohibition, bill (n° 128), en comité, 5231.

Compagnie d'assurance "Mutual Reserve", bill (n° 161) du Sénat, en comité, 8810 et suiv.

Intercolonial, express maritime, changement de l'heure du départ de Montréal, (int.) 1680.

Montréal, délibération envoyée au gouvernement par la Chambre de commerce du district de Montréal le priant de modifier les conditions qui régissent la commission du port de cette ville, (int.) 3163.

Ouvriers étrangers, bill (n° 162) ayant pour objet de modifier et de refondre les lois relatives à leur introduction au Canada, en comité, 8705 et suiv.

German, William Manly—*Suite.*

Service consulaire canadien, établissement, (observ.) 8870.

Valeurs canadiennes sur le marché français, résolution de la Chambre de commerce française de Montréal demandant que les valeurs garanties par le gouvernement du Canada soient assimilées aux fonds d'Etat, (int.) 2836.

Gibson, Alexander, jr., *York, N.-B.*

Chemin de fer du Sud du Nouveau-Brunswick : pétition pour bill d'intérêt privé, (mot. pour lecture et réception) 5254 ; 5426 ; bill (n° 143) concernant la Compagnie du, 1ère l., 5426 ; 2e l., 5647 ; en comité et 3e l., 6408.

Gilmour, James, *Middlesex-est.*

Graines de semence, bill (n° 125) concernant inspection et vente des, en comité, 4996 et suiv.; bill (n° 151) constituant en corporation l'association des producteurs de, en comité, 7339.

Indiens du Sang, leur réserve donnée à bail, à qui et pour quel prix, (int.) 2579.

Inspection générale, bill (n° 124) modifiant la loi y relative, 2e l. et comité, 8161.

Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, en comité, 6605 et suiv.

Port-Arthur, bill (n° 98) concernant le port de, 2e l., débat, 3932 et suiv.

Quarantaine, art vétérinaire et quarantaine des bestiaux, (sub.) 4260 et suiv.

Girard, Joseph, *Chicoutimi et Saguenay.*

Chemin de fer Transcanadien, bill (n° 97) concernant la Compagnie du, 1ère l., 2708 ; 2e l., 2998 ; 3e l., 5369.

Gourley, Seymour E., *Colchester.*

Canal de la Trent, construction, (sub.) 6943 et suiv.

Champlain, érection d'un monument à sa mémoire, à Saint-Jean, N.-B., contribution, (sub.) 8080.

Chemins de fer, bill (n° 132) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6799 et suiv.; 6833 et suiv.

Chemin de fer Canada-Eastern, achat par le gouvernement, (observ. sur mot. Emmerson pour comité sur projet de résolution) 8335 et suiv.; bill (n° 163) autorisant le gouvernement à l'acheter, 3e l., 8676 et suiv.

Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1126.

Chien de mer, fléau, (observ. sur mot Borden pour doc.) 7110 et suiv.

Gourley, Seymour E.—*Suite.*
Graines de semence, bill (n° 151) constituant en corporation l'association des producteurs de, en comité, 7334 et suiv.
Intercolonial, (sub.) nouvelles voies de garage, 6372 et suiv.; pensions de retraite aux employés, (int.) 8136 ; Truro, nouvelle gare, construction ; esplanade de la gare, nivellement ; rotonde, emplacement, achat, (int.) 8137 ; agrandissement à Truro, 8471 et suiv.
Justice, (sub.) : frais de litige, 8070 et suiv.
Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, en comité, 6468 et suiv.; 6558 et suiv.; bill (n° 5), Acte de la Milice, 2e l. et comité, 8182 et suiv.; 3e l., 8313 et suiv.
Pêcheries : bill (n° 74) modifiant la loi y relative, 2e l. et comité, 8258 et suiv.; 8325 et suiv.
Tabac, industrie, (débat sur observ. et amendement Monk) 7010 ; licences pour fabrication, révocation, (débat sur mot. Brodeur pour comité sur projet de résolution) 8510 et suiv.; 8524 et suiv.; 8531 et suiv.
Truro, salle militaire, construction, (int.) 8501.

Grant, George D., *Ontario-nord.*
Adresse en réponse au discours du Trône, 10.
Capitaines et seconds de navires, examen, (sub.) offre de M. Chew d'acheter bois de l'île Hope, lettre, 5313 et suiv.
Chemin de fer Central de Kingston et du Dominion, pétition pour institution civile de la Compagnie du, (mot. pour lecture, réception et renvoi au comité des ordres permanents) 2385; 2478.
Compagnie canadienne générale d'électricité, bill (n° 116) concernant certains de ses brevets, 1ère l., 3260 ; 2e l., 3516 ; bill (n° 116) concernant certains de ses brevets, en comité et 3e l., 4328.
Compagnie d'estacades de la rivière des Français, (à responsabilité limitée), bill (n° 16) y relatif, 1ère l., 397 ; 2e l., 553 ; en comité et 3e l., 1348.
Franchise postale, violation de ce privilège, (int.) 5341.
Revenu de l'intérieur, fourniture d'alcool méthylique aux fabricants, (sub.) 3975 et suiv.
Rodger, Robert James McDuff, bill (n° 84) pour faire droit à, 1ère l., 2133 ; 2e l., 2345; en comité et 3e l., 2742.
Taylor, James E., bill (n° 87) pour faire droit à, 1ère l., 2300 ; 2e l., 2390 ; en comité et 3e l., 2742.

Guthrie, Hugh, *Wellington-sud.*
Banque des Cultivateurs du Canada, pétition pour bill la constituant en corporation, (motion pour lecture et réception) 3754 ;

Guthrie, Hugh—*Suite.*
bill (n° 131) la constituant en corporation, 1ère l., 4190 ; 2e l., 4328 ; 3e l., 5369.
Chemins de fer, bill (n° 73) modifiant la loi des, 2e l., 4767 et suiv.
Chemin de fer de Jonction de Guelph, bill (n° 30) concernant la Compagnie du, 1ère l., 797 ; 2e l., 996 ; en comité et 3e l., 2623.
Cigarettes, prohibition, bill (n° 128), en comité, 5219 ; 5224 et suiv.
Compagnie canadienne de crédit, d'indemnité et de cautionnement, bill (n° 29) la constituant en corporation, en comité, 5367 ; 3e l., 5369.
Compagnie industrielle et de force motrice du rapide des Cèdres, bill (n° 89) la constituant en corporation, en comité, 4504.
Guelph, édifice public, agrandissement, (sub.) 659 et suiv.

Hackett, Edward, *Prince-ouest, I. P.-E.*
Acadiens, compilation de données historiques les concernant, (sub.) 2773 et suiv.
Alberton, établissement d'une voie d'accès à la ville d', (int.) 1371 ; gardien des pêcheries à, son nom, la date de sa nomination, ses appointements, permis délivrés, etc., (int.) 4882.
Cascumpec, I.P.-E., port, comblement du goulet, (int.) 1221.
Champlain, érection d'un monument à sa mémoire, à Saint-Jean, N.-B., (sub.) 8078.
Chasson, Peter L., cantonnier en chef à Tignish, destitution, (int.) 6303.
Chemins de fer, bill (n° 132) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6797.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, embranchement du Cap Wolfe, (int.) 999 ; nouvelles installations à Kensington, (sub.) 6063 ; agrandissement des installations à Charlottetown, (sub.) 6067 et suiv.; embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, (sub.) 6075 et suiv.; nouvelle gare à Alberton, (sub.) 6087 et suiv.; embranchement de Montague-Bridge, (sub.) 6089 ; maintien du second train par jour entre Summerside et Tignish, (int.) 6303 ; frais d'exploitation, salaires, etc., (sub.) 6324 et suiv.; nouvelle gare à Charlottetown (int.) 6334 ; nouvelle gare à Alberton, (sub.) 8477 et suiv.
Commission des chemins de fer, entretien et opérations, (sub.) 8495.
Délégués agricoles, réduction du prix de passage par le gouvernement en leur faveur, (int.) 1374; (observ.) 2751.
Desroches, John M., gardien de pêcheries, accusation contre, (int.) 1147.
Higgin's-Shore jetée, réparations, (sub.) 7843 et suiv.

Hackett, Edward—*Suite.*

Ile du Prince-Edouard, importation de pêcheurs, construction de séchoirs, encouragement des pêcheries, sur la côte nord, (mot. pour doc.) 1896 ; irrégularité du service de steamers en hiver, réclamations des expéditeurs de poisson frais, (int.) 2133.

Intercolonial—appareils à gaz Pintsch pour wagons-voyageurs, (sub.) 6002 et suiv.

McGee, Thomas D'Arcy, érection d'un monument à sa mémoire, (observ.) 8078.

McLean, Robert, cantonnier en chef à Alberton, destitution, (int.) 6303.

Marine et Pêcheries, ministère, appointements, (sub.) 5064 et suiv.; primes payées aux pêcheurs, 5105 et suiv.

Monuments, érection de, sur terrains du Parlement, (int.) 3990.

Pêcheurs, fraudes, concernant primes à eux payées, rapport de la commission d'enquête à ce sujet, (mot. pour doc.) 5257.

Phares, appointements et allocations des gardiens, (sub.) 5395 et suiv.

Point-Prim, jetée, construction, (int.) 1676.

Point-Prim-Island, quai, (sub.) 7845 et suiv.

Quarantaine, art vétérinaire et quarantaine des bestiaux, (sub.) 4264 et suiv.

Richmond-Bay, quai, reconstruction, (sub.) 7846.

Rustico, brise-lames sur l'île Robinson, (sub.) 7847.

Souris, Knight's-Point, brise-lames, (sub.) 7847.

Station biologique maritime, (sub.) 5362 et suiv.

Steamers: ligne de Chatham, N.-B., etc., à Terre-Neuve, subvention, (mot. pour doc.) 1895.

Steamers de l'Etat, entretien et réparations, (sub.) 5269 et suiv.

Summerside, port, brise-lames, (sub.) 7847 et suiv.

West-Point, quai, réparations, (sub.) 7850 et suiv.

Winnipeg, exposition nationale de 1904 (sub.) 2784.

Haggart, Hon. John Graham, *Lanark-sud.*

Adresse en réponse au discours du Trône, (débat) 92.

Bateaux à vapeur, bill (n° 101) modifiant la loi relative à l'inspection des, 2e l. et comité, 4122.

Biens-fonds, bill (n° 158) modifiant la loi de 1894 relative aux titres des, en comité, 8830. et suiv.

Canal de Chambly, pour macadamiser le chemin sur le côté ouest du canal, (sub.) 6961 et suiv.; éclusieurs supplémentaires, (sub.) 8496 et suiv.

Haggart, Hon. John Graham—*Suite.*

Canal de Cornwall, barrage de l'ancienne écluse (n° 17), réparations et agrandissement, (sub.) 6378 et suiv.; agrandissement (sub.) 6756; contrat Davis, (sub.) 8628 et suiv.

Canal des Galops, agrandissement, (sub.) 6385 et suiv.

Canal de Lachine, pont sur le canal, en alignement de la rue Atwater, (sub.) 8485 et suiv.

Canal Rideau, réparations à la digue de l'écluse de Poonamalie, (sub.) 9103 et suiv.

Canal de Soulanges, pont en fer à la station de force motrice, (sub.) 6953.

Canal de la Trent, construction, (sub.) 6918 et suiv.

Canal Welland, matériel d'éclairage électrique, (sub.) 6435 et suiv.; enlèvement d'obstacles, et autres améliorations, (sub.) 6445 et suiv.; creusage du bief entre Port-Colborne et Thorold, (sub.) 6446 et suiv.

Chambre, besogne de la, mesures du gouvernement pour la session actuelle, (int.) 7461.

Chemins de fer, bill (n° 132) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6779; subventions, (en comité sur projet de résolution Emmerson, 8909 et suiv.; bill (n° 171) autorisant subventions, en comité, 9186.

Chemin de fer Canada-Atlantique, achat par le gouvernement, (int.) 6965.

Chemin de fer Canada-Eastern, achat par le gouvernement, (observ. sur mot. Emmerson pour comité sur projet de résolution) 8335 et suiv. 8351 et suiv.; bill (n° 163) autorisant le gouvernement à l'acheter, 2e l., 8663; en comité, 8669 et suiv.

Chemin de fer Central de Kingston et du Dominion, bill (n° 123) constituant en corporation la Compagnie du; en comité, 5099 et suiv.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, (sub.): frais d'exploitation, salaires, achat du chemin par le gouvernement, projet : recettes, dépenses, etc., 6346; agrandissement et améliorations à Charlottetown, (sub.) 8478 et suiv.; gare aux marchandises à la station de York, 8482 et suiv.

Chemin de fer du Sud du Nouveau-Brunswick, pétition pour bill d'intérêt privé, (observ. sur mot. Gibson) 5426; bill (n° 143) concernant la Compagnie du, en comité, 6408.

Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution et amendement Borden) 831; 1712; bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, 2438 et suiv.; 2545 et suiv.; 2662; arts. 2 et 3, 3100; arts 2 à 7, 3199; arts 5 et 7, 3294 et suiv., amendement, 3331, rejeté, 3334; débat sur motion Laurier

Haggart, Hon. John Graham—*Suite.*
pour 3e l., et amendement Borden, 3674 et suiv., amendement, 3735, rejeté, 3736.
Chenal du nord, creusage et barrage, (sub.) 6400 et suiv.; 6408 et suiv.
Comité de onze membres de la Chambre pour préparer bill ayant pour objet d'amender et de refondre lois concernant revenu public, contrôle et administration des deniers publics, audition des comptes publics, etc., (observ. sur motion Lennox pour institution dudit comité) 4360 et suiv.
Commission des chemins de fer, entretien et opérations; (sub.) 8494 et suiv.
Compagnie d'assurance "Mutual Reserve," bill (n° 161) du Sénat, en comité, 8794 et suiv.
Compagnie électrique d'Ottawa, bill (n° 110) y relatif, en comité, 4295 et suiv.
Compagnie des houillères de l'Ouest canadien, bill (n° 80) y relatif, en comité, 6185.
Cour de l'Echiquier, bill (n° 37) modifiant l'Acte de la, en comité, 1800 et suiv.
Documents publics, suppression, (avis d'ien projet de résolution) 5813; présentation de ce projet, (débat) 5833.
Douanes, appointements, (sub.) 1810; 1851.
Explication de nature personnelle par M. Fielding, par rapport à certaines paroles de M. Haggart, (rép. à observ. Fielding) 2147.
Graines de semence, disette, dépêche du village de Davidson, T. N.-O., (débat sur observ. Scott) 2812 et suiv.; bill (n° 151) constituant en corporation l'association des producteurs de, en comité, 7327 et suiv.
Intercolonial, agrandissement et améliorations à Sydney, (sub.) 5986 et suiv.; appareils à gaz Pintsch pour wagons-voyageurs, (sub.) 6005; nouvelles voies de garage le long de la ligne, (sub.) 6010 et suiv.; agrandissements à Amherst, (sub.) 6032 et suiv.; frais d'exploitation, (sub.) ingérence politique, 6126 et suiv.; 6186 et suiv.; pour renforcer ponts, 6359 et suiv.; (sub.): déplacement de la voie à l'embranchement de Saint-Léonard, 8457 et suiv.; doublement de certaines parties de la voie, 8462; matériel roulant, 8463 et suiv.; voies de garage et embranchements, 8475 et suiv.
Interpellations, procédure à suivre, question de privilège, 1243.
Lord Dundonald: discours au banquet de l'hôtel Windsor à Montréal, correspondance avec le ministre de l'Agriculture au sujet du Dr Pickell, etc., (débat sur observ. Fisher) 4701 et suiv.
Marine et Pêcheries, ministère, appointements, (sub.) publication d'un brochure, frais de voiture des ministres, etc., 5065 et suiv.; 9043; primes aux pêcheurs, 5113 et suiv.

Haggart, Hon. John Graham—*Suite.*
Milice canadienne, bill (n° 5), "Acte de la Milice", 2e l., et comité, 266 et suiv; en comité, 8176 et suiv.; 8376 et suiv.
Montreal: enlèvement d'un dragueur submergé, (sub.) 9052 et suiv.
Pêcheries, (sub.): inspecteurs, surveillants et gardiens, appointements, 7685 et suiv.; 7702 et suiv.
Pêcheries: bill (n° 74) modifiant la loi y relative, 2e l. et comité, 8258 et suiv.; 8326.
Piscifactures, nouvelles, construction et entretien, (sub.) 9071 et suiv.
Port-Arthur, bill (n° 98) concernant le port de, 2e l., débat, 3921 et suiv.
Port-Colborne, élévateur, (sub.) 8491 et suiv.
Postes: bill (n° 153) modifiant la loi des, 2e l. et comité, 8152 et suiv.
Rapides des Galops, (sub.): pour terminer chenal, 6423 et suiv.; 9105 et suiv.
Représentation à la Chambre des communes, appels des provinces, factums et mémoires y relatifs, (mot. pour doc.) 5064.
Rivière Hocsall, enlèvement d'obstruction, (sub.) 9052 et suiv.
Ross, C. W., appointements, (sub.) 5961 et suiv.
Steamers, deux, dont l'un, brise-glace, pour remplacer l' "Aberdeen", et l'autre pour navigation d'hiver et d'été à Québec, (sub.) 9046 et suiv.
Tarif, modifications aux résolutions y relatives, (rép. à observ. Fielding) 5812; modifications, en comité sur projet de résolution du 28 juin, 8998.

Halliday, James, *Bruce-nord.*
Fermes expérimentales, (sub.) 5050 et suiv.
Southampton, port, améliorations, (sub.) 7965.

Harty, William, *Kingston,*
Chemin de fer Central de Kingston et du Dominion, bill (n° 123) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 3756; 2e l., 4328; en comité, 5099; 3e 1., 5100.

Haszard, Horace, *Queen-ouest, I.P.-E.*
Budget: motion Fielding pour comité, exposé budgétaire et amendement Borden, (débat) 4975 et suiv.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, agrandissement des installations à Charlottetown, (sub.) 6075 et suiv.; (sub.): frais d'exploitation, salaires, etc., 6320.

Henderson, David, *Halton.*
Alexandria, Ont., édifice public, construction, (sub.) 515 et suiv.
Animaux, maladies contagieuses, bill (n° 166) y relatif, 1ère l., 8550.
Arpentages: rapports, et casiers pour les conserver, (sub.) 7150 et suiv.

Henderson, David—*Suite.*
Banque "Alliance" du Canada, bill (n° 140) y relatif, 2e l., 5370.
Biens-fonds, bill (n° 158) modifiant la loi de 1894 relative aux titres des, en comité, 8831 et suiv.
Bowmanville, édifice public, construction, (sub.) 533.
Bronte, noms des personnes employées aux travaux d'amélioration du port, de 1900 à 1904, (mot. pour doc.) 336 ; 1889.
Canal de la Trent, construction, (sub.) 6942 et suiv.
Chambre, besogne de la, (observ. sur motion Laurier pour séances du matin) 5913 ; mesures du gouvernement pour la session actuelle, réunion du comité des banques et du commerce, (int.) 7461.
Chemins de fer : bill (n° 132) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6858 et suiv.; comité des, (mot. pour permission de siéger pendant séances de la Chambre) 5930 ; subventions, (en comité sur projet de résolution Emmerson) 8911 et suiv.; 8962.
Chemin de fer de Brantford à Hamilton, bill (n° 22) concernant la Compagnie du, en comité, 1833 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, arts 2 à 7, 3209 ; arts 2 à 11, 3418, (débat sur motion Laurier pour 3e l.) 3433 et suiv., amendement, 3433-35, rejeté, 3435.
Chemin de fer de Walkerton à Lucknow, bill (n° 32) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 797 ; 2e l., 996 ; en comité et 3e l., 2998.
Cigarette, prohibition, (débat sur motion Maclaren pour comité sur projet de résolution) 355 ; prohibition, bill (n° 128) en comité, 5205.
Compagnie d'améliorations de la rivière Thompson, bill (n° 79) la constituant en corporation, (observ. sur mot. Galliher pour adoption des amendements du Sénat) 8076.
Compagnie d'assurance "Mutual Reserve", bill (n° 161) du Sénat, en comité, 8816 ; 8826 et suiv.
Compagnie canadienne de crédit, d'indemnité et de cautionnement, bill (n° 29), la constituant en corporation, en comité, 5367 et suiv.
Compagnie d'éclairage et de force motrice de Rio de Janeiro, bill (n° 142) y relatif, 2e l., 5371.
Compagnie électrique d'Ottawa, bill (n° 110) y relatif, en comité, 4244.
Compagnie des houillères de l'Ouest canadien, bill (n° 80) y relatif, en comité, 4927; 5934 ; 6174.

Henderson, David—*Suite.*
Compagnie manufacturière des Chutes de Sprague, en comité et motion pour 3e l., 4326; 4506; en comité et 3e l., 4742.
Dette publique, intérêt et fonds d'amortissement, (sub.) 231.
Dragage, (sub.): nouvel outillage pour les provinces d'Ontario et de Québec, (sub.) 7990 et suiv.
Election générale, aura-t-elle lieu cette année, dépêche de Brandon à ce sujet, etc., (int.) 8644.
Ficelle d'enfierbage : statistique y relative, rép. du ministre du Commerce à observ. Blain, (observ.) 9211.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, solde de l'effectif, (sub.) 2718.
Grains, bill (n° 113) concernant l'inspection des, en comité, 8172 et suiv.
Grande-Vallée, jetée, (sub.) 7878 et suiv.
Guelph, édifice public, agrandissement, (sub.) 543 et suiv.
Hawkesbury, édifice public, construction, (sub.) 549 et suiv.
Higgin's-Shore, jetée, réparations, (sub.) 7843,
Immigration, (sub.): appointements des agents et employés des agences, 7457 et suiv.
Inspection générale, bill (n° 124) modifiant la loi y relative, 2e l. et comité, 8165 et suiv.
Lac Saint-Jean, dragage, (sub.) 7883.
Lainages et cotonnades, protection de cette industrie, (débat sur observ. Pringle) 1476.
Lotbinière, quai, améliorations, (sub.) 7885 et suiv.
Marine et Pêcheries, ministère, appointements, (sub.) frais de voiture, etc., des ministres, brochure publiée par le ministre de la Marine et des Pêcheries, 5073 et suiv.
Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, en comité, 6480; 2e l. et comité, 8215.
Miliciens, augmentation de leur solde, (observ.) 3792.
Ottawa, observatoire, (sub.) 458; musée Victoria et autres édifices, (sub.) 462.
Percé, quai, (sub.) 7887.
Phares: inspection et aide à la navigation, (sub.) 5892 et suiv.
Plomb, fer et acier: combien payé à titre de primes en 1904, (int.) 8899.
Port-Arthur, bill (n° 98) concernant le port de, 2e l., débat 3923 et suiv.
Postes: subventions pour service à vapeur entre Montréal et ports de la Grande-Bretagne, (int.) 248; ministère, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 5667 et suiv.; réduction de la taxe sur les lettres, (observ.) 5795 et suiv.
Produits agricoles et maraîchers, nécessité d'y accorder plus de protection, (débat sur observ. Blain) 4075.

Henderson, David—*Suite.*
Provinces: paiement des comptes à elles dus par le gouvernement fédéral, (int.) 9207.
Quarantaine, service, à la Grosse-Isle, achat d'un nouveau steamer, (sub.) 4247 et suiv.
Sainte-Marie, édifice public, construction, (sub.) 642 et suiv.
Situation financière, revue, (débat sur observ. Borden) 8436 et suiv.
Tarif : modifications, en comité sur projet de résolution du 28 juin, 8994 et suiv.; bill (n° 172) modifiant le tarif de 1897, en comité, 9023.
Territoires du Nord-Ouest, insurrection de 1885, paiement des réclamations pour pertes subies, (débat sur mot. Davis pour doc.) 2856.
Travaux publics, appointements, (sub.), transfert de certains services au ministère de la Marine, (débat sur observ. Taylor) 439 et suiv.
Volailles, stations d'engraissement, (sub.) 7535.
Walkerton, irrégularité du service postal, (débat sur mot. Donnelly pour doc.) 597.
Winnipeg, édifice des immigrants et station postale, (sub.) 694 ; nouvel hôtel des postes, (sub.) 699; logements pour sous-officiers, (sub.) 703; exposition nationale de 1904, (sub.) 2782.

Heyd, Charles Bernhard, *Brant-sud.*
Auditeur général, augmentation de ses pouvoirs, (débat sur observ. et amendment Borden) 6680.
Budget : débat sur motion Fielding pour comité, exposé budgétaire, 4528 et suiv.
Chemins de fer, bill (n° 6) modifiant la loi des, (1903), 2e l. 3862 et suiv.; bill (n° 132), idem, en comité 6833 ; 6862.
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, 2541 et suiv.
Compagnie d'assurance " Mutual Reserve ", bill (n° 161) concernant les personnes dites " Canadian Assessment policy Holders ", dans, cette compagnie, 1ère l., 7755; (motion pour 2e l.) 8791; en comité, 8796 et suiv.
Compagnie électrique d'Ottawa, bill (n° 110) y relatif, en comité, 4292 et suiv.
Douanes, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 1955.
Immigrants pauvres, (débat sur observ. Clarke) 3903.
Inspection générale, bill (n° 124) modifiant la loi y relative, 2e l. et comité, 8161 et suiv.
Postes ,bill (n° 153) modifiant la loi des, 2e l. et comité, 8142 et suiv.
Produits agricoles et maraîchers, nécessité d'y accorder plus de protection, (débat sur observ. Blain) 4066.
Tarif de faveur, (débat sur motion Logan) 5148.

Holmes, Robert, *Huron-ouest.*
Banque Pacifique du Canada, bill (n° 159) y relatif, 2e l., 7828.
Budget : motion Fielding pour comité, exposé budgétaire, (débat) 4783 et suiv.
Canadian Credit Industry and Guarantee Company, bill (n° 29) la constituant en corporation, 1ère l., 797 ; 2e l., 996.
Chemin de fer de Guelph à Goderich, bill (n° 31) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 797 ; 2e l., 996 ; en comité et 3e l., 2623.
Chemin de fer de Jonction de Guelph, bill (n° 30) concernant la Compagnie du, 1ère l., 797; 2e l., 996.
Cigarette, prohibition, (débat sur mot. Maclaren pour comité sur projet de résolution) 350; prohibition, bill (n° 128), en comité, 5199; 5223; 5226.
Fermes expérimentales, administration, (débat sur observ. Taylor) 7285.
Immigrants pauvres, (débat sur observ. Clarke), 3899.
Robertson, Eliza, bill (n° 141) pour lui faire droit, 1ère l., 5254; 5647 ; en comité et 3e l., 5936.
Tabac : licences pour fabrication, révocation, cigarettes, etc., (débat sur motion Brodeur pour comité sur projet de résolution) 8538.

Hughes, James J., *King, I. P.-E.*
Budget : motion Fielding pour comité, exposé budgétaire, et amendement Borden, (débat) 4850 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Pacifique, actions, combien émises, (int.) 3472.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, (sub.) 6078 et suiv.; frais d'exploitation, salaires, etc., 6325.
Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1502.
Chien de mer, fléau, (observ. sur motion Borden pour documents) 7087 et suiv.
Homard, pêcheries, violation des règlements y relatifs, trop de permis accordés pour fabrication de conserves, (observ.) 4733.
Marine et Pêcheries, ministère, appointements, (sub.) : primes aux pêcheurs de homard, 5121.
Pêcheries, entrepôt frigorifique pour boitte, et séchoirs, 7695.
Postes, ministère, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 5689 et suiv.
Souris, Knight's-Point, brise-lames, (sub.) 7847.
Summerside, port, brise-lames, (sub.) 7848.
Volailles : station d'engraissement, (sub.) 7529.
West-point, quai, réparations, (sub.) 7850.

Hughes, Samuel, *Victoria-nord, O.*
Armée impériale, combien de commissions accordées à des officiers canadiens, et à quelles conditions, (int.) 1371.
Association d'artillerie canadienne, bill (n° 103) la constituant en corporation, en comité, 4197.
Auditeur général, bureau, dépenses casuelles, (sub.) 9166 et suiv.
Campbell, John, réclamation pour frais de quarantaine et de messagerie par rapport à moutons expédiés aux Etats-Unis, (mot. pour doc.) 3799 ; (int.) 9041.
" Canadian Military Gazette ", lettre à elle adressée par le colonel Pinault, sous-ministre de la Milice, concernant annonce du Collège militaire Royal, (observ.) 8010 et suiv.
Canal de la Trent, inondation, réclamations pour dommages, (int.) 802 ; subvention au township de Carden, au lieu de construction d'un pont, (int.) 3471.
Chambre des communes : employés, appointements, (sub.) 9111 et suiv.; journaux et documents de la Chambre ; de 1891 à 1904, préparation d'un index, (sub.) 9133.
Champlain, érection d'un monument à sa mémoire, à Saint-Jean, N.-B., (sub.) 8078 et suiv.
Chemins de fer,subventions, (en comité sur projet de résolution Emmerson) 8918 et suiv.
Chemins de fer et Canaux, (sub.): ministère, divers, copistes, etc., 7588 et suiv.
Chemin de fer de Lindsay à Bobcaygeon et Pontypool, pont bas sur Creek Emily, (int.) 1147.
Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1681 ; bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (mise aux voix de l'amendement Clarke), 2078 ; en comité, 2551 et suiv.; arts 2 et 3, 3130 ; arts 2 à 7, 3189 ; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3506 ; 3736 et suiv., amendements, 3736, rejeté, 3737.
Côte Saint-Paul, parachèvement du pont, (débat sur observ. Monk) 3261 et suiv.; emploi d'étrangers, (int.) 3992.
Chevaux canadiens, vente au rabais, (observ.) 9041.
Ciment, fabriques au Manitoba, (observ.) 8067.
Colonisation, chemins au Manitoba et au Nord-Ouest, (sub.) 8126 et suiv.; 8174 et suiv.
Commission géologique, (sub.) appointements, M. Macoun, 7303 et suiv.
Conseil privé du Roi, pour le Canada, bureau : appointements et dépenses casuelles (sub.) 421.

Hughes, Samuel—*Suite.*
Cour de l'Echiquier, dépenses casuelles, (sub.) 8048 et suiv.
Débats, compte rendu officiel des, correction d'une erreur de chiffre, (observ.) 8646.
Détenus, libérés conditionnellement depuis 1er mai 1903, combien, leurs noms, la nature de leurs délits, etc. (observ. sur mot. Monk pour doc.) 3806.
Explication de nature personnelle par M. Bell, article du " Globe ", (observ.) 2028.
Fête du 12 juillet, (mot. pour ajournement) 6348.
Gardes à pied du Gouverneur général, nomination du major Merritt, démission du colonel Denison, (int.) 5138.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, médailles et octrois en terres pour services en 1885, (int.) 1153 ; indemnités aux membres pour blessures corporelles reçues au service, (sub.) 8074.
Gouverneur général : (sub.) wagon, réparations et modifications, 7591 et suiv.
Graines de semence, bill (n° 151) constituant en corporation l'association des producteurs de, en comité, 7330 et suiv.
Gregory, lieut-col., démission, (débat sur observ. Lancaster) 7794 et suiv.; 7833-7841.
Immigrants, exploitation des, (int.) 1225 ; immigrants pauvres, (débat sur observ. Clarke) 3904.
Intercolonial,—appareils à gaz Pintsch pour wagons-voyageurs, (sub.) 6001 et suiv.; nouvelles voies de garage, (sub.) 6012 et suiv.; agrandissements à Amherst, 6033 et suiv.; frais d'exploitation, (sub.) ingérence politique, 6112 et suiv.
Lac Hay, chenal du, niveau, dragage et navigation, (int.) 1221.
Listes électorales, Victoria-Haliburton, impression, (int.) 2393.
Lord Dundonald: correspondance entre le ministre de l'Agriculture et lord Dundonald au sujet du discours de ce dernier à l'hôtel Windsor à Montréal, et de la radiation, y mentionnée, du nom du Dr. Pickell, par le ministre de l'Agriculture, comme futur officier du 13e dragons légers écossais, (débat, sur observ. Fisher) 4641 et suiv.; 4717 et suiv.; démission de lord Dundonald, débat sur amendement Borden, 5522; démission, lettre de M. W. T. R. Preston, dans le " Times " (observ. sur int. Clarke) 6094 et suiv.; paroles de M. Lemieux, (débat sur observ. Borden) 7188 et suiv.; paroles de Thimothy Healy à son sujet, transmission au " Star ", de Montréal, par la presse canadienne associée, (débat sur observ. Barker) 8777 et suiv.

Hughes, Samuel—*Suite.*
Marine et Pêcheries, ministère, appointements, (sub.); aptitudes à exiger des pilotes, etc., naviguant sur le Saint-Laurent, 5093 et suiv.
McLean, lieut.-col. H.M., nommé commandant du district n° 8, (int.) 5937.
Médailles sud-africaines, refusées à des Canadiens, (int.) 2393.
Michaud, feu Achille, gratification à sa veuve, (sub.) 9049 et suiv.
Milice, dépenses diverses et imprévues, (sub.) 9165.
Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, (débat sur mot. Borden pour 1ère l., 207; 2e l., et comité, 256; en comité sur résol., 481, et suiv.; bill (n° 5), Acte de la Milice, en comité, 6454 et suiv.; 6562 et suiv. 8176 et suiv.; 3e l., 8297 et suiv.
Navires canadiens et anglais dans les possessions anglaises et américaines, traitement, (int.) 2392.
Pêcheries: lacs de la Vallée de la Trent, effet de la neige et de la glace sur le poisson, repeuplement, (int.) 2581.
Phares, réparations, (sub.) 9064 et suiv.
Postes: bill (n° 153) modifiant la loi des, 2e l. et comité, 8155 et suiv.
Revenu de l'intérieur, fourniture d'alcool méthylique aux fabricants, (sub.) 3973 et suiv.
Rivière Ottawa et tributaires, levé hydrographique afin de faciliter navigation, flottage du bois, etc., (sub.) 9164.
Rivière-aux-Pommes, quai, (sub.) 9152.
Sept-Iles, quai, (sub.) 8105 et suiv.
Shippegan, port, quai au terminus du chemin de fer de Caraquet, (sub.) 9157 et suiv.
Steamers, service direct entre le Canada et de Mexique, destiné au transport de quelles marchandises ? (int.) 4196.
Stratford, salle d'exercices, construction, (sub.) 647.
Tarif: modifications, en comité sur projet de résolution du 28 juin, 8972 et suiv.
Taschereau, R. E. A., appointements, (sub.) 9171 et suiv.
Taschereau, sir Elzéar, son appréciation de l'affaire Dundonald, mesures prises ou à être prises par le gouvernement pour vérifier les dires des journaux à cet égard, (int.) 7543.
Tir, Ecole de, à Ottawa, frais imposés aux élèves, (int.) 6640; le soldat Perry, vainqueur au concours de Bisley, (rép. à observ. sir F. Borden) 7537.
Vétérans, association des, lettre demandant octroi de terrains au Nord-Ouest, (observ.) 8645.
Whitby, port, dragage, (sub.) 9160 et suiv.
Whitley, lieut.-col., et le ministre de l'Agriculture, dépêche au "Herald", (int.) 6965.
Yukon: édifices publics, (sub.) 9151.

Hyman, Hon. C. S., *London.*
Amherstburg, dragage, (sub.) 7858.
Anderson's-Hollow, quai, réparations, (sub.) 7851.
Anse-aux-Gascons, quai, prolongement, (sub.) 7874.
Arbitrages et sentences arbitrales, (sub.) 8002.
Architecte en chef, Travaux publics, bureau, appointements, (sub.) 8003.
Arisaig, N.E., jetée, réparations, reddition de comptes par le gardien, (rép. à int. Tolton, 4468.
Baie Saint-Paul, quai du Cap-aux-Corbeaux, réparations, (sub.) 7874.
Bailey's-Brook, quai brise-lames, (sub.) 7740.
Barrie, édifice public, (sub.) 9149.
Barry's Bay, quai, (sub.) 7858.
Baxter, port, travaux, (sub.) 7741.
Bayfield, port, travaux, (sub.) 7740; prolongement de la jetée sud, (sub.) 8131.
Big-Harbour, quai, (sub.) 7741.
Big-Pond, quai, (sub.) 7742.
Black-Brook, quai, (sub.) 7851.
Bonaventure-est, brise-lames, (sub.) 7875.
Brace-bridge, quai, (sub.) 7858.
Breton-Cove, débarcadère, (sub.) 7742.
Bridgewater, dragage, (sub.) 7742.
Bryson, pont., (sub.) 9162.
Burlington, jetée, (sub.) 7858.
Burnt-Island, phare de, près Gananoque, renvoi du gardien, (rép. à int. Taylor) 2394.
Campbellton, N.-B., quai, prolongement et réparations, (sub.) 7852; 9156 et suiv.
Cap-Hopewell, quai, réparations, entretien, etc., (rép. à int. Daniel) 4467 ; (sub.) 7855.
Caplan, brise-lames, (sub.) 7875.
Cap-Tourmentin, améliorations, (sub.) 7852.
Caraquet, quai, (sub.) 7852.
Chambord, quai, (sub.) 7875.
Chambre, ventilation, (rép. à observ. Taylor) 4471; prévisions du Sergent d'armes, approuvées, (sub.) 9131.
Champlain, P. Q., quai construction, (rép. à int. Casgrain) 4465 ; quai, améliorations et prolongement, (sub.) 7875.
Château-Richer, port, améliorations, (sub.) 7875.
Chatham, Ont., salle d'armes, (sub.) 9149.
Chemins de fer, comité des, (rép. à mot. Henderson pour permission de siéger pendant séances de la Chambre) 5930.
Chemin de fer Transcontinental-National, enquête par le juge Winchester sur emploi d'étrangers, le gouvernement est-il représenté par un avocat et ordre sera-t-il donné à celui-ci d'interroger de nouveau les témoins déjà interrogés à Montréal au commencement de l'enquête, (rép. à int. Clarke) 4469.

Hyman. Hon. C. S.—*Suite.*
Chien de mer, enquête et rapport du commissaire des pêcheries sur inconvénients résultant de sa présence dans les eaux de l'Atlantique, le long des côtes du Canada, (rép. à int. Kaulbach), 2395.
Cole's Point, N.B., quai, construction et entretien, (rép. à int. Daniel) 4467.
Collingwood, valeur du bassin de radoub, prime à ses propriétaires, etc., (rép. à int. Bennett) 3342; port, améliorations, (sub.) 7858 ; 8131.
Colombie-Anglaise. ports et rivières, (sub.) 9161.
Colonisation, chemins au Manitoba et au Nord-Ouest, (sub.) 8126.
Compagnie de houille et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen, bill (n° 48) y relatif, en comité et 3e l., 3795.
Compagnie des houillères de l'Ouest canadien, bill (n° 80) y relatif, en comité, 6181 et suiv.; motion pour renvoi au comité des chemins de fer, 6185.
Compagnie C. Ross, d'Ottawa, paiement fait à icelle, (rép. à int. Clarke) 6633.
Cow-Bay-Run, brise-lames, (sub.) 7743.
Dalhousie, port, améliorations, (sub.) 7854.
Depot-Harbour, brise-lames, (sub.) 7860 ; dragage, (sub.) 8131.
Deschambault, quai, (sub.) 7875.
Digby, jetée, (sub.) 7743.
Dipper-Harbour, brise-lames, (sub.) 7854.
Dragage, (sub.) : nouvel outillage pour les provinces d'Ontario et de Québec, 7987; pour le Manitoba, 7991 ; pour la Colombie-Anglaise, 7991-7992 ; en général, 7992 ; Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard, 7992 ; 9162 ; Ontario et Québec, 7994, 9162 ; Colombie-Anglaise, 7996.
Dragueur " Richelieu ", frais d'entretien, salaire des employés, etc., (rép. à int. Monk) 6633.
Dragueur " J. I. Tarte ", réparations, (sub.) 8130.
Edifices publics, (sub.) : édifices publics en général, 7723 ; salles d'armes, construction 7724 ; édifices publics, loyers, 7726 ; mécaniciens, chauffeurs et gardiens, 7735 ; chauffage, 7735; eau, 7736 ; force électrique et autre, 7737 ; (sub.) : 9150 ; construction de salles d'armes, 9192.
Explorations, (sub.) 8002.
Fermes expérimentales, bâtiments nouveaux et réparés, (sub.) 7724.
Fleuve Fraser, amélioration du chenal, travaux de protection, (sub.) 7983.
Fleuve Yukon, améliorations, (sub.) 7986.
Fort-Lawrence, débarcadère, (sub.) 7744.
Fraserville, port, améliorations, (sub.) 7888.
Gananoque, dragage, (sub.) 7862.
Georgeville, quai, prolongement, (sub.) 7744.

Hyman, Hon. C. S.—*Suite.*
Glace-Bay, port, améliorations, (sub.) 7744 ; édifice public, (sub.) 9164.
Gobeil, Joseph E., employé au Yukon, appointements, (rép. à int. et observ. Broder) 5649 ; 9189.
Goderich, port, travaux, (sub.) 7862.
Grand-Bend, Ont., travaux, (rép. à int. Sherritt) 7542 ; brise-lames, jetée, (sub.) 7950.
Grande-Rivière, dragage, (rép. à int. Lancaster) 7544.
Grande-Vallée, jetée, (sub.) 7876 ; 9207.
Green-Cove, port de refuge, (sub.) 7747.
Grondines, quai, (sub.) 7882.
Hall's-Harbour, améliorations, (sub.) 7747.
Hamilton, port, améliorations, (sub.) 9159.
Higgin's-Shore, jetée, réparations, (sub.) 7843.
Homard, mesures prises pour le propager dans l'océan Pacifique, (rép. à int. Morrison) 2391.
Honora, quai, (sub.) 7959.
Ile-Janvrin, quai, (sub.) 7748.
Iles de la Madeleine, brise-lames et jetées, (sub.) 7886.
Ile Pelée, câble sous-marin la reliant à la terre ferme, (sub.) 8132.
Ile du Prince-Edouard, nouveau dragueur, (sub.) 7987.
Indian-Harbour, quai, (sub.) 7747.
Inspections, (sub.) 8002.
Iona, quai, prolongement, (sub.) 7747.
Island-Point, quai, réparations, (sub.) 7748.
Kingsville, brise-lames, (sub.) 7959.
Lac Dauphin, abaissement du niveau, (sub.) 7982.
Lac Henderson, nettoyage des décharges, (sub.) 7983.
Lac Kennedy, nettoyage des décharges, (sub.) 7983.
Lac Saint-Jean, dragage, (sub.) 7882.
Laprairie, brise-glace et murs de revêtement, (sub.) 7883.
L'Ardoise, brise-lames, prolongement, (sub.) 7748.
Lingan, protection de la grève, (sub.) 7748.
Little-Current, chenal nord des bateaux dans la baie Georgienne, améliorations, (sub.) 7959.
Livingston's Cove, brise-lames, réparations, (sub.) 7748.
Lotbinière, quai, améliorations, (sub.) 7883.
Main-à-Dieu, brise-lames, prolongement, (sub.) 7749.
Malbaie, quai, exhaussement, (sub.) 7886.
Malignant-Cove, pieux autour des jetées du chenal, (sub.) 7749.
Margaretsville, réparations générales aux ouvrages du port et prolongement du brise-lames, (sub.) 7749.

Hyman, Hon. C. S.—*Suite.*
Meaford, port, nouveau brise-lames, jetée, (sub.) 7960.
Melbourne, quai, (sub.) 7749.
Middle-River, barrage de dérivation, (sub.) 7749.
Midland, port, quai, (sub.) 7960 ; améliorations, (sub.) 7960.
Mohair's-Cove, brise-lames, prolongement, (sub.) 7749.
Montréal, port, améliorations en aval du courant Sainte-Marie, (sub.) 8005.
Neil's-Harbour, brise-lames, (sub.) 7749.
New-Campbellton, quai de ballast, (sub.) 7749.
New-London, port, améliorations, (sub.) 7845.
Newport, brise-lames, (sub.) 7887.
North-Gut, à Sainte-Anne,—quai à la pointe Morrison, (sub.) 7749.
North-Head, quai brise-lames, (sub.) 7855.
Ogden's-Pond, ouvrage de protection, (sub.) 7750.
Ottawa, (sub.) : hôtel des Postes, reconstruction de la partie détruite par l'incendie du 4 janvier 1904, 3952 et suiv.; édifices publics, éclairage, etc., 7724 ; chauffage, etc., 7734 ; terrains, 7734 ; parc de Major's-Hill, 7734 ; enlèvement de la neige, 7735 ; galerie nationale des beaux-arts, y compris achat de tableaux, 8002.
Ouvriers, combien d'entreprises publiques adjugées avec obligation aux entrepreneurs de leur payer un juste salaire, (rép. à int. Smith) 4469 ; salaires payés aux ouvriers emp. à la construction du quai de Trois-Rivières, de Sorel, du brise-glace de Sainte-Anne de Sorel, des estacades et piliers pour flottage du bois sur rivière Saint-Maurice, à la commission du port de Montréal, aux réparations du bureau de poste d'Ottawa, (rép. à int. Bruneau) 5650-5651.
Owen-Sound, port, dragage et travaux de protection en pilotis, (sub.) 7961.
Pembroke, brise-lames, (sub.) 7750 ; quai, (sub.) 7961.
Penetanguishene, dragage et autres améliorations, (sub.) 7961.
Percé, quai, (sub.) 7887.
Petit-Rocher, brise-lames, (sub.) 7856.
Phare flottant le " Lurcher ", par qui modèle fait, et où stationné, (rép. à int. Kaulbach) 2395.
Photographe du gouvernement, Travaux publics, appointements, (sub.) 8003.
Pickett, jetée, reconstruction, (sub.) 7750.
Pleasant-Bay, quai, (sub.) 7750.
Pointe-au-Père, débarcadère, (sub.) 7876.
Point-Prim-Island, quai, 7845.
Pointe Saint-Pierre, brise-lames, (sub.) 7888.

Hyman, Hon. C. S.—*Suite.*
Pointe-aux-Trembles, (Laval) demande d'aide au gouvernement pour reconstruction ou réparation du quai, (rép. à int. Léonard) 3798.
Prospect, quai, (sub.) 7752.
Provinces maritimes, nouveau dragueur hydraulique, (sub.) 7987.
Ports, rivières et ponts, réparations générales, (sub.) 7882 ; 7957 ; 7958 ; 7982.
Port-Burwell, travaux, (rép. à int. Ingram) 7541.
Port-Colborne, port, améliorations, (sub.) 8005.
Port-Hastings, quai, (sub.) 7750.
Port-Hawkesbury, travaux, (sub.) 7750 ; quai, (sub.) 9153.
Port-Hood-Harbour, fermeture de l'entrée du nord, (sub.) 7751.
Port-Lorne, brise-lames, (sub.) 9154.
Port-Maitland, brise-lames de l'Ouest, et autres travaux, (sub.) 7752.
Port-Perry, dragage, (sub.) 7962.
Port-au-Pique, quai, (sub.) 7750.
Port-Stanley, travaux, (rép. à int. Ingram) 7541 ; dragage, (sub.) 7962.
Quebec, (province) : ports et rivières, (sub.) 7857 ; 7872
Québec, (ville), améliorations du port, (sub.) 8004.
Rapide Saint-André, Man., améliorations, (sub.) 8004.
Red-Horse, Phare de, près Gananoque, renvoi du gardien, (rép. à int. Taylor) 2394.
Remorqueur, achat (rép. à int. Léonard) 7543.
Richmond, P.Q., brise-glace, nombre et coût, (rép. à int. Pope) 3424.
Richmond-Bay, quai, reconstruction, (sub.) 7846.
Rideau-Hall, (sub.) : combustible et éclairage, 7733 ; enlèvement de la neige, 7735 ; réparations et améliorations, 8131.
Rimouski, quai, prolongement, (sub.) 7888.
Rivière Abraham, quai, (sub.) 7739.
Rivière Larry, brise-lames, (sub.) 7748.
Rivière Lewes, améliorations, (sub.) 7986.
Rivière Otanabee, dragage à Peterborough, (sub.) 7963 ; 8132.
Rivière Ottawa et ses tributaires, levé hydrographique des sources, afin de faciliter navigation, flottage du bois, etc., (sub.) 9163.
Rivière-aux-Pommes, quai, (sub.) 9151 et suiv.
Rivière-au-Saumon, (grande), quai et brise-lames, (sub.) 7854 ; 9164 ; rivière au Saumon, (en haut), jetée Alma, (sub.) 7857.
Rivière Severn, enlèvement d'obstructions à la chute Macdonald, (sub.) 9160.
Rivière Témiscamingue, quais, (sub.) 7959.
Rivière Yamaska, dragage, (sub.) 7950.

Hyman, Hon. C. S.—*Suite.*
Rondeau, port, jetées et dragage, (sub.) 7963.
Route muletière entre rivière à la Paix et rivière Pelly, (sub.) 7998.
Rustico, port, brise-lames sur l'Ile Robinson, (sub.) 7847.
Sainte-Catherine, salle d'exercice militaire, (sub.) 9149.
Sainte-Famille, jetée, prolongement, (sub.) 7889.
Saint - Godfroy - de - Nouvelles, brise-lames, (sub.) 7889
Saint-Jean, dragage du port, (rép. à int. Daniel) 5341 ; fleuve et tributaires, (sub.) 7857; port, brise-lames de Negro-Point, (sub.) 7857 ; salle d'exercice militaire, (sub.) 9149.
Saint-Jean-des-Chaillons, quai, (sub.) 7889.
Saint-Joseph, (lac Huron) quai, (sub.) 9207.
Saint-Mathias, quai et hangar, coût, (rép. à int. Monk) 8363.
Saint-Maurice, district, glissoirs et estacades, améliorations, (sub.) 7998.
Saint-Siméon, quai, prolongement, (sub.) 7934.
Sandy-Cove, brise-lames, (sub.) 7752.
Sarnia, dragage, (sub.) 7963.
Sault Sainte-Marie, port, améliorations, y compris dragage, (sub.) 7964 ; achat du quai de W. H. Plummer, (sub.) 9159.
Scott's Bay, brise-lames, prolongement, (sub.) 7752.
Seal-Cove, quai, construction et coût, (rép. à int. Ganong) 3799.
Sept-Iles, quai, (sub.) 7934 ; 8081 ; 9207.
Shippegan, port, quai au terminus du chemin de fer de Caraquet, (sub.) 9157 et suiv.
Skinner's-Cove, chenal des vaisseaux et ouvrage de protection, (sub.) 7752.
Souris, Knight's-Point, brise-lames, (sub.) 7847.
Southampton, port, améliorations, (sub.) 7964.
Spanish River, dragage, (sub.) 7965.
Spectacle, phare de, près Gananoque, renvoi du gardien, (rép. à int. Taylor) 2395.
Spry-Bay, quai, (sub.) 7752.
Summerside, port, brise-lames, (sub.) 7847.
Summerville, quai, agrandissement, (sub.) 7752.
Sydney, quarantaine, quai, (sub.) 7753; brise-lames, (sub.) 8132.
Télégraphes, (sub.) ligne entre Deer-Island, N.-B., et Eastport, Maine, 7998 ; entre Bersimis et Godbout, P.Q., 8001; routes le long de la ligne, à l'est de Godbout, 8002 ; ligne entre la baie du Renard et la rivière Becscie, île d'Anticosti, 8002 ; lignes terrestres et sous-marines dans le bas du fleuve Saint-Laurent, appareils télégraphiques Marconi, etc., 8004 ; ligne entre Bresaylor, lac aux Oignons et Lloydminster, 8132 ; règlement de la réclamation F. C. Bickerdike pour transport de poteaux, 9163 ; ligne dans l'île de Vancouver, 9163.
Téléphones, (sub.) câble sous-marin reliant l'Ile Pelée à la terre ferme, 8132 ; ligne dans l'île Salt-Spring, prolongement, 9163.
Tenecape, brise-lames, (sub.) 7753 ; 9155 et suiv.
Terrains et édifices publics, entreprise de l'éclairage, à qui adjugée, à quelles conditions, etc., (rép. à int. Maclean) 3343.
Thessalon, brise-lames, (sub.) 7970.
Thornbury, dragage, (sub.) 7971.
Toronto: propagande parmi les facteurs pour leur faire adresser au gouvernement pétition demandant prolongation du délai accordé pour se prévaloir de certaines dispositions de l'Acte des Postes, (rép. à int. Clarke) 4469 ; port, travaux à la passe de l'Est, (sub.) 7971.
Transports, commission, dépenses, (sub.) 8003.
Trois-Pistoles, brise-lames, (sub.) 7950.
Trois-Rivières, port, quai additionnel en eau profonde, (sub.) 7942 et suiv.
Valleyfield, édifice public, (sub.) 8081.
Vancouver : édifice public, (sub.) 9150 ; bassin de radoub, (débat sur observ. Lennox) 9198 et suiv.
Verchères, quai, (sub.) 7950.
Victoria-Beach, brise-lames, prolongement, (sub.) 7753.
West-Bay, (rive sud), quai, (sub.) 7753.
Wedge-Point, brise-lames, prolongement, (sub.) 7753.
West-Point, quai, réparations, (sub.) 7850.
Whitby, port, dragage, (sub.) 9160 et suiv.
White's-Cove, brise-lames, améliorations, (sub.) 7753.
Wiarton, quai, (sub.) 7981.
Yarmouth, port, murs de soutènement, (sub.) 9156.
Yukon, édifices publics, réparations, combustible, éclairage, service d'eau et appointements des gardiens, (sub.) 7737; édifices publics, (sub.) 9150 et suiv.; secours et assistance de médecins, (M. Joseph Gobeil), (sub.) 9188.

Ingram, Andrew B., *Elgin-est.*
Agriculture, ministère, nombre de commis permanents et surnuméraires y employés (mot. pour doc.) 3789.
Agriculture et colonisation, comité, (observ. sur mot. Parmelee pour permission de siéger pendant séances de la Chambre) 6763.
Alexandria, Ont., édifice public, construction, (sub.) 519.

Ingram, Andrew B.—*Suite.*

Aylmer, Ont., poste de douane, (int.) 7540.

Bois, commerce de, dans la Colombie-Anglaise, protection, (débat sur observ. Morrison), 2615.

Canal de Lachine, pont sur le canal en alignement avec la rue Atwateur, (sub.) 8487 et suiv.

Canal Welland, matériel d'éclairage électrique, (sub.) 6439 et suiv.; 6885 et suiv.

Chemins de fer: dans la province d'Ontario, tarifs de transport, augmentation, (débat sur observ. Broder), 2983; bill (n° 2) modifiant la loi des, en comité, 3814 et suiv.; bill (n° 6) modifiant la loi des, (1903), 2e l., 3851 et suiv.; bill (n° 73), idem, 2e l., 3885; 4770 et suiv.

Chemin de fer de Brantford à Hamilton, (bill (n° 22) concernant la compagnie du, (en comité) 1836.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, (sub.): frais d'exploitation, salaires, etc., 6335 et suiv.

Chemin de fer du Sud du Canada, bill (n° 40) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1064; 2e l., 1349; en comité et 3e l., 6408; (mot. pour adop. des amendements du Sénat) 6935.

Chemin de fer de Tilsonburg, du lac Erié et du Pacifique, subvention à la Compagnie du, (int.) 7319.

Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1715; bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (en comité) 2223; 2280 et suiv.; arts 5 et 7, 3307-3315, arts 2 à 11, 3359 et suiv.; sur mot. Laurier pour 3e l., 3455 et suiv., amendement, 3455, rejeté, 3456; 3748 et suiv.; amendement 3753 rejeté, 3754.

Cobourg, arsenal, construction, (sub.) 535.

Colonisation, chemins au Manitoba et au Nord-Ouest, (sub.) 8126 et suiv.

Commission géologique, (sub.): appointements, 7295.

Compagnie d'assurance "Mutual Reserve", bill du Sénat concernant les personnes dites "Canadian Assessment Policy Holders" dans cette compagnie, (rép. à motion Fielding pour lecture) 8643.

Crédit provisoire, (sub.) (observ. sur mot. Fielding) 6729.

Dette publique, intérêt et fonds d'amortissement, (sub.) 236.

Douanes, appointements, (sub.) 1848, 1882; apointements et dépenses casuelles (sub.) 1945, 1961 et suiv.

Ingram, Andrew B.—*Suite.*

Election générale, aura-t-elle lieu cette année, dépêche de Brandon à ce sujet, etc., (int.) 8644.

Explications de nature personnelle: par M. Borden, citation d'extraits du mémoire de M. Blair, (débat) 1321 et suiv.; par M. Osler, au sujet de ses relations avec certaines compagnies de chemin de fer, (débat) 2925 et suiv.; par M. Wm. Roche, réfutation d'un de ses discours par le député de Lennox, (observ.) 3994; 4138; 4193.

Exposition de Saint-Louis, participation du Canada, (observ.) 4152 et suiv.

Fermes expérimentales, (sub.), 5023 et suiv.; administration, (débat sur observ. Taylor) 7481 et suiv.

Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, (sub.); solde de l'effectif, 2738; gratification à la veuve de J. A. Beaupré, 7723.

Gouverneur général, (sub.): wagon, réparations et modifications, 7592 et suiv.

Graines de semence, bill (n° 125) concernant inspection et vente des, en comité, 5000 et suiv.

Grande-Vallée, jetée, (sub.) 7876 et suiv.

Guelph, édifice public, agrandissement, (sub.) 543 et suiv.; 656.

Immigrants pauvres, (débat sur observ. Clarke), 3916.

Immigration, (sub.): appointements des agents et employés des agences, 7443 et suiv.

Institut impérial de Londres, étalage canadien, renouvellements et améliorations, (sub.) 3782 et suiv.

Intercolonial: frais d'exploitation, (sub.), ingérence politique, 6106 et suiv., 6204 et suiv.

Jackson, J. B., agent de commerce du Canada à Leeds, Angleterre, nomination, (débat sur observ. Bennett) 7914 et suiv.

Lindsay, J. B., locataire de terrain, (int.) 7315.

Listes électorales, impression, (int.) 687.

London, salle d'exercices et arsenal, construction, (sub.) 606 et suiv.

Longueuil, édifice public, construction, (sub.) 681 et suiv.

Lord Dundonald, démission, débat sur amendement Borden, 5632.

Marine militaire et école de marine, institution, enquête y relative, (sub.) 5338 et suiv.

Marine et Pêcheries, ministère, appointements, (sub.), publication d'une brochure par le ministre, frais de voiture des ministres, etc., 5075 et suiv.: primes aux pêcheurs, 5124 et suiv.

Milice: modification de la loi de la Milice, (débat sur mot. de sir F. Borden pour comité sur projet de résolution) 2939 et suiv.

Ingram, Andrew B.—*Suite.*
Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, 2e l. et comité, 260 et suiv.; en comité, 6458; 6536 et suiv., 6628 et suiv.; 2e l. et comité, 8195.
Navigation : aide, bateaux pour nettoyer chenaux, gaz comprimé, bouées pour les lacs, (sub.) 5387 et suiv.; posage des bouées, éclairage, etc., (sub.) 5411 et suiv.
Oshawa, édifice public, construction, (sub.) 616 et suiv.
Ottawa, (sub.) : édifices publics, éclairage, etc., 7725 et suiv.
Ouvriers étrangers, bill (n° 162) ayant pour objet de modifier et refondre les lois relatives à leur introduction au Canada, en comité, 8696 et suiv.
Pêcheries, bill (n° 74) modifiant la loi y relative, 2e l. et comité, 8323 et suiv.
Peterborough, arsenal, construction, (sub.) 634.
Port-Burwell, travaux, (int.) 7541.
Port Stanley, travaux, (int.) 7541.
Produits agricoles et maraîchers, nécessité d'y accorder plus de protection, (débat sur observ. Blain) 4084 et suiv.
Produits périssables, transport, (débat sur observ. Smith) 8035.
Rapide des Galops, pour terminer chenal, (sub.) 6433.
Revenu de l'intérieur, ministère : appointements et dépenses casuelles, (sub.) 3959 et suiv.; fourniture d'alcool méthylique aux fabricants, (sub.) 3982 et suiv.
Saint-Thomas, Ont., sous-directeur de la poste, décès et remplacement, (int.) 5816; salle du cercle du 25me bataillon, quand établie, (int.) 7320 ; campement militaire, district n° 1, quand établi, (int.) 7321.
Tabac : droits, (int.) 7893.
Small, E. A., bill (n° 93) concernant certain brevet d'invention de, en comité, 3089 et suiv.
Travaux publics, appointements, (sub.) transfert de certains services au ministère de la Marine, (débat sur observ. Taylor) 443.
Winnipeg, exposition nationale de 1904, (sub.) 2779 et suiv.

Johnston, Alexander, *Cap-Breton.*
Banque " Alliance " du Canada, bill (n° 140) y relatif, 2e l., 5370.
Bills d'intérêts privé, prolongation de délai, (motion) 5254.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, (sub.) : frais d'exploitation, salaires, etc., 6332.
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, (débat sur motion Laurier pour 3e l.) 3541 et suiv.
Cigarettes, prohibition, bill (n° 128), en comité, 5215.

Johnston, Alexander—*Suite.*
Douanes, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 1963.
Marine et Pêcheries, ministère, appointements, (sub.), article du " Herald ", d'Halifax, contre l'administration du département, 5087 et suiv.; primes aux pêcheurs de homards, 5121.
Ouvriers étrangers, bill (n° 152) ayant pour objet de modifier et de refondre les lois relatives à leur introduction au Canada, en en comité, 8758 et suiv.
Pêcheries de Terre-Neuve, entrée du poisson de ces pêcheries en franchise aux Etats-Unis, (débat sur observ. Kaulbach) 2145.
Quarantaine, lacune dans les règlements, (observ.) 4222.
Tarif, modifications, en comité sur projet de résolution du 28 juin, 8979 et suiv.

Johnston, Thomas George, *Lambton-ouest.*
Pétrole brut, prime, (en comité sur projet de résolution Fielding) 8575.

Johnston, Robert, *Cardwell.*
Fermes expérimentales, (sub.) administration, (débat sur observ. Taylor) 7495 et suiv.
Intercolonial : frais d'exploitation, (sub.) ingérence politique, 6218 et suiv.
Produits agricoles et maraîchers, nécessité d'y accorder plus de protection, (débat sur observ. Blain) 4069.
Volailles : stations d'engraissement, (sub.): 7531 et suiv.

Kaulbach, Charles E., *Lunenburg.*
Câbles de marine, tarif sur, (observ.) 1795.
Capitaines et seconds de navires, examens (sub.) 7699.
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (débat sur motion Laurier pour 2e l.) 2192.
Chien de mer : enquête et rapport du commissaire des pêcheries sur inconvénients résultant de sa présence dans les eaux de l'Atlantique, le long des côtes du Canada, (int.) 2395 ; fléau, (observ. sur mot. Borden pour doc.) 7087 et suiv.
Cigarettes, prohibition, bill (n° 128) en comité, 5209.
Dragage, (sub.) : Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard, 7993 et suiv.
Ile au Sable, plantation d'arbres, (int.) 2134.
Lurcher, phare flottant, coût, (int.) 1153.
Marine marchande du Canada, son pavillon, (observ. sur int. Bourassa) 5255 ; (int.) 5342.
Marine et Pêcheries, ministère, appointements, etc., (sub.) ; primes payées aux pêcheurs, 5106 et suiv.

Kaulbach, Charles E.—*Suite.*

Milice, modification de la loi de la Milice, (débat sur mot. de sir F. Borden pour comité sur projet de résolution) 2949 et suiv.

Pêcheries, (sub.) : inspecteurs, surveillants et gardiens, appointements, 7691 et suiv.; entrepôt frigorifique pour boitte, et séchoirs, 7693 et suiv. ; station biologique de la baie Georgienne, entretien du laboratoire, 7697.

Pêcheries de Terre-Neuve, entrée du poisson de ces pêcheries en franchise aux Etats-Unis, (observ.) 2137 ; effet des règlements relatifs à ces pêcheries, (int.) 6875.

Phares, éclairage au gaz acétylène, (int.) 2203 ; phare flottant le " Lurcher ", par qui modèle fait, et où stationné, (int.) 2395.

Rets à trappe, permis fédéraux autorisant usage de, pour pêche au maquereau sur côtes de l'Atlantique, déclarés illégaux par la cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse, indemnité aux porteurs, (int.) 3424.

Signaux sous-marins, achat à Boston, combien et à quel prix achetés, (int.) 2204.

Kemp, Albert E., *Toronto-est.*

Budget : motion Fielding pour comité, exposé budgétaire, et amendement Borden, (débat) 4933 et suiv.

Chemin de fer Canada-Eastern, achat par le gouvernement, (observ. sur mot. Emmerson pour comité sur projet de résolution) 8335 et suiv.

Chemin de fer Transcontinental-National, explorations sur la division de l'Est, (int.) 556 ; convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) débat, 1484, 1740 ; bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (en comité) 2244 et suiv.; 2571 et suiv.; 2653 ; arts 5 et 7, 3296-3338, amendement, 3396, rejeté, 3300 ; arts 2 à 11, 3352 et suiv.

Grain, transport à Halifax par l'Intercolonial pour exportation (int.) 251, 334.

Marine militaire et école de marine, institution, enquête y relative, (sub.) 5339.

Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, 3e l., 8289 et suiv.

Monnaies, hôtel des, emplacement et construction, (int.) 246.

Montréal : dette du port, (motion pour document demandant que le gouvernement la prenne à sa charge) 5157 ; droits de quayage, (mot. pour doc.) 6555.

Toronto, port, travaux à la passe de l'Est (sub.) 7973 et suiv.

Port-Arthur, bill (n° 98) concernant le port de, 2e l., débat, 3929.

Postes : bill (n° 153) modifiant la loi des, 2e l. et comité, 8139 ; 8151.

Kemp, A. E.—*Suite.*

Prêts au gouvernement, (int.) 216.

Recensements de 1881, 1891 et 1901, coût, sources de renseignements, parachèvement et distribution, (int.) 331 ; établissements industriels d'après recensement de 1901, (int.) 1890.

Tarif de faveur, importations faites sous son empire, (int.) 3573.

Toronto, hôtel des postes, nouvel étage et ameublement, (sub.) 651 ; port, travaux à la passe de l'Est, (sub.) 7973 et suiv.

Kendall, Arthur S., *Cap Breton.*

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, arts 2 et 3, 3152.

Chien de mer, fléau, (observ. sur mot. Borden pour doc.) 7090 et suiv.

Dominion Iron and Steel Company, sommes à elle payées à titre de primes, (int.) 5911 ; la résolution relative aux salaires courants est-elle en force et s'applique-t-elle à cette compagnie ? (int.) 5936.

Immigration, (sub.) : appointements des agents et employés des agences, 7385 et suiv.

Intercolonial : employés tués depuis dix ans, (int.) 5910 ; agrandissement et améliorations à Sydney, (sub.) 5789 ; agrandissements à Amherst, (sub.), manque de houille, 6037 ; travaux de protection au port de Grand-Narrows, (sub.) 6060 et suiv.; frais d'exploitation, (sub.), ingérence politique, 6139 et suiv.

Marine et Pêcheries, ministère, appointements, (sub.) ; primes payées aux pêcheurs, etc., 5110 et suiv.

Ouvriers étrangers, bill (n° 162) ayant pour objet de modifier et de refondre les lois relatives à leur introduction au Canada, en comité, 8737 et suiv.

Postes : employés tués depuis dix ans, indemnités payées à leurs représentants, (int.) 5910.

Quarantaine : examen des passagers des steamers aux ports des provinces maritimes, etc., 4215 et suiv.

Sydney, grève, envoi de la milice pour rétablir l'ordre, (int.) 6642.

Lancaster, Edward A., *Lincoln et Niagara.*

Adresse en réponse au discours du Trône, (débat) 195.

Annuaire statistique, préparation, (sub.) 2763.

Baie James, droits de pêche dans la, paiement du loyer, (int.) 801.

Canal Welland, matériel d'éclairage électrique, (sub.) 6435 et suiv.

Lancaster, Edward A.—*Suite.*

Capitaines et seconds de navires, bill (n° 4) modifiant loi concernant certificats à eux accordés, 1ère l., 10 ; 2e l., 428 ; 3835 ; présentation d'un projet de loi concernant certificats à leur être accordés, (observ.) 5233 et suiv.; motion pour 2e l. du bill, mise aux voix et rejetée, 5248.

Chemin de fer, bill (n° 2) modifiant loi de 1903, 1ère l., 9 ; en comité, 404 ; 2e l., 419 ; motion Fitzpatrick pour renvoi au comité des Chemins de fer, 419 ; en comité, 3812 et suiv.; bill (n° 6) modifiant la loi des, (1903), 2e l., 3857 et suiv., en comité, 5162 et suiv.; chemins de fer, (sub.) ; études et inspection 7579 et suiv.

Chemins de fer et Canaux, personnel et réparations, (sub.) 7611 et suiv.

Chemins de fer Canadien du Nord, traverse de la Saskatchewan à Battleford, pétitions au gouvernement, (int.) 1149.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, agrandissement des installations à Charlottetown, (sub.) 6068 et suiv.; frais d'exploitation, salaires, etc., 6342 et suiv.

Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1203 ; bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (en comité) 2262 et suiv.

Code pénal de 1892, bill (n° 3) le modifiant, 1ère l., 10 ; mot. pour 2e l., 422 ; 598, 1903 ; 2e l., 3829 ; en comité, 3829 ; 3e l., et adop., 3835 ; bill (n° 86) le modifiant quant aux peines imposées aux débiteurs frauduleux, 2e l. et comité, 4030-4032 et suiv.

Compagnie électrique d'Ottawa, bill (n° 110) y relatif, en comité, 4234 et suiv.; 4304.

Compagnie des houillères de l'Ouest canadien, bill (n° 80) y relatif, en comité, 6182 et suiv.

Cour de l'Echiquier, bill (n° 37) modifiant l'Acte de la, en comité, 1801.

Douanes, appointements, (sub.) 1807 et suiv.; 1861.

Dunnville, pont, peinturage, combien payé, et à qui, (int.) 8134.

Forêts : protection des, délibération d'une assemblée de l'Association forestière de Toronto, envoyée au gouvernement, (int.) 3797.

Fumigation, stations de, (sub.) 2775 et suiv.

Graines de semence, disette, dépêche du village de Davidson, T. N.-O., (débat sur observ. Scott) 2812 et suiv.

Grande-Rivière, dragage, (int.) 7544.

Gregory, lieut.-col., démission, (observ.), débat, 7787 et suiv.

Intercolonial : frais d'exploitation, (sub.), ingérence politique, 6194 et suiv.; pour renforcer ponts, 6355 et suiv.

Lancaster, Edward A.—*Suite.*

Marine et Pêcheries, ministère appointements, (sub.) ; primes aux pêcheurs, 5126 et suiv.

Navigation, (sub.) posage des bouées sur la rivière Napanee, entreprise Mowers, (observ.) 5412 et suiv.

Ouvriers étrangers, bill (n° 162) ayant pour objet de modifier et de refondre les lois relatives à leur introduction au Canada, en comité, 8735.

Postes : service extérieur et service postal en général, (sub.) 5754 et suiv.

Sept-Iles, quai, (sub.) 8116 et suiv.

Territoires du Nord-Ouest, emplacement de villes, convention du gouvernement avec le Pacifique, (int.) 1152.

Wilton, Ont., démission du directeur de la poste, (débat sur observ. Wilson) 5638 et suiv.

Yukon, bill (n° 39) modifiant l'Acte du, 2e l., 1798 ; justice, (sub.) : shérif, shérif-adjoint, greffier, etc., 8056 et suiv.

LaRiviere, Alphonse A. C., *Provencher.*

Emerson, construction d'un édifice public, (observ.) 697.

Impressions, comité mixte des, 3e rapport, (observ. sur motion Parmelee pour adoption) 8769.

Indiens, (sub.) : Ile du Prince-Edouard, secours et graines de semence, 7033 ; externats, pensionnats, et écoles d'industrie, 7039 et suiv.; arpentages, 7044 et suiv.

Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, 2e l., et comité, 269 et suiv.

Morris, construction d'un édifice public, (observ.) 697-698.

Navigation, au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, amélioration par le gouvernement et non par un particulier ou une compagnie, requête de la Chambre de commerce de Winnipeg au gouvernement à cette fin, (int.) 2831.

Rapides de Saint-André, protestations de la Chambre de commerce de Winnipeg contre ajournement des travaux d'amélioration, et requête demandant prompte exécution de ces travaux, (int.) 2628.

Saint-Boniface, construction d'un édifice public, (observ.) 697.

Scrip des Métis, commission, (int.) 214; répartition, (motion pour documents) 222 ; 1896.

Terres fédérales, (sub.) : appointements des inspecteurs, agents et sous-agents, 7162 et suiv.; des commis surnuméraires, y compris annonces, etc., 7165.

Volailles, établissement de stations expérimentales pour l'élevage des, (int.) 397.

Winnipeg, nouvel hôtel des postes, (sub.) 701.

Laurier, Tres Hon. Sir Wilfrid, G.C.M.G., *Québec-est.*

Adresse en réponse au discours du Trône, (débat) 68; (mot.) 202.

Agriculture: avantage des dépenses du ministère de l', pour les cultivateurs, (rép. à int. Tolton) 799; comité, (observ. sur mot. Parmelee pour permission de siéger pendant séances de la Chambre, 6764 et suiv.

Alaska, frontière: (rép. à mot. Borden pour doc.) 4, 9, 1368; sentence arbitrale, (dépôt) 253; correspondance, (dépôt) 6347; documents se rattachant à la sentence arbitrale, (rép. à mot. Borden pour doc.) 4988; 5645.

Ascension, fête de l', ajournement, (mot.) 2880.

Banque des cultivateurs du Canada, pétition pour bill la constituant en corporation, (rép. à motion Guthrie pour lecture et réception) 3755.

Bassin de radoub au pied du Canal Lachine, construction, (rép. à int. Gallerey) 4329.

Bassins de radoub sur la côte du Pacifique, (rép. à int. Borden pour doc.) 2386.

Bateau traversier entre la Rivière Ouelle et la Malbaie, continuation du service, (rép. à int. Casgrain) 4330.

Batterie C., arrérages de paie, (rép. à int. Borden) 2204.

Bibliothèque, institution du comité de la, (mot.) 167; appointements, (sub.) 9134.

Blair, l'hon. A. G., correspondance concernant sa démission, (rép. à mot. Borden pour doc.) 1369.

Budget: motion Fielding pour comité, exposé budgétaire, et amendement Borden, (débat) 4822 et suiv.

Cabotage dans ports britanniques, lois y relatives, (rép. à int. Borden) 6973.

Canada, affirmation de ses droits dans les eaux de la baie d'Hudson et des régions polaires, navires, postes de police et de douane à cette fin, (sub.) 8077.

"Canadian Military Gazette", lettre à elle adressée par le colonel Pinault, sous-ministre de la Milice, concernant annonce du Collège Militaire Royal, (rép. à observ. Hughes) 8010 et suiv.

Canal de Chambly, inondation, dommages, (rép. à int. Monk) 6452.

Canal de Cornwall, décrets relatifs au premier contrat concernant éclairage et force motrice, (rép. à mot. Barker pour doc.) 6230.

Canal de Lachine, pont Napoléon, parachèvement, (rép. à int. Rivet) 3989.

Canal de Soulanges: réclamation de MM. O'Brien, (rép. à observ. Monk) 8134.

Canal de la Trent, parachèvement entre lacs Rice et Ontario, (rép. à int. Ward), 5355.

Laurier, Sir Wilfrid—*Suite.*

Canal Welland, entreprise de l'éclairage (rép. à int. Bennett) 1891.

Cascumpec, I.P.-E., port, comblement du goulet, (rép. à int. Hackett) 1222.

Cashel, Ernest, réclamations pour dommages causés par incendie résultant de son évasion, (sub.) 8071; pour payer récompense offerte pour son arrestation, (sub.) 8073.

Chambre, besogne de la, (mot. pour priorité des mesures du gouvernement les mercredis et jeudis) 3889; (mot, pour séances du matin) 5912; mesures du gouvernement pour la session actuelle, (rép. à int. Borden) 6874; 6876; (rép. à int. Haggart et Sproule) 7461; (mot. pour abandon de certains bills) 8369; (mot. pour séances du samedi) 8502; prévisions du Sergent d'armes, (sub.) 9128 et suiv.

Champlain, érection d'un monument à sa mémoire, à Saint-Jean, N.-B., contribution, (sub.) 8078.

Chemins à barrière de Montréal, abolition de la commission des, (débat sur motion Monk) 586.

Chemins de fer, bill (n° 2) modifiant loi de 1903, (observ. sur mot. Fitzpatrick pour renvoi au comité permanent des chemins de fer) 422; bill (n° 88) modifiant l'Acte de 1903, 1ère l., 2201; chemins de fer dans la province d'Ontario, tarifs de transport, augmentation, (débat sur observ. Broder) 2965; projet de loi à être présenté par le gouvernement pour modifier la loi générale, (rép. à int. Maclean) 3792; comité des, (rép. à mot. Henderson pour permission de siéger pendant séances de la Chambre) 5931; bill (n° 132) modifiant la loi de 1903, 3e l., 7648; subventions, (observ. sur mot. Emmerson pour comité sur projet de résolution) 8909; en comité, 8910; 8920 et suiv.

Chemin de fer Canada-Atlantique, achat par le gouvernement, (rép. à int. Haggart) 6965.

Chemin de fer Central de Kingston et du Dominion, Compagnie du, (rép. à mot. Grant pour renvoyer au comité des ordres permanents pétition demandant institution civile) 2386.

Chemin de fer de l'Erié à la rivière Détroit, pétition de la Compagnie du, pour bill d'intérêt privé, (rép. à int. Sutherland) 2958.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, embranchement de Southport, Belfast, Murray-Harbour, et pont de Hillsborough, (rép. à mot. Lefurgey pour doc.) 4105.

Chemins de fer de la Rive Sud, des Comtés Unis et de la Vallée est du Richelieu, fusionnement, décret du conseil à cet effet, (rép. à int. Monk) 559.

Laurier, Sir Wilfrid—*Suite.*

Chemin de fer du Sud du Nouveau-Brunswick, pétition pour bill d'intérêt privé (observ. sur mot. Gibson pour lecture et réception) 5251.

Chemin de fer de Témiscouta, bill (n° 144) modifiant l'acte relatif à la Compagnie du, 2e l. et comité, 6878 et suiv.

Chemin de fer de Thorold au lac Erié, bill corrigeant fautes d'impression du premier bill, 1ère l., 6228; motion pour renvoi au comité des ordres permanents, 6228.

Chemin de fer Transcontinental-National, convention avec le gouvernement, (rép. à mot. Borden pour doc.) 7 ; 252 ; convention supplémentaire, impression, (rép. à int. Borden) 8 ; tracé, études topographiques, rapport, (rép. à mot. Borden pour doc.) 92; correspondance, (rép. mot. Borden pour doc.) 92 ; 603 ; 1562 ; ratification du contrat, (mot.) 224 ; correspondance relative à la convention supplémentaire, (dépôt 551 ; correspondance entre le gouvernement et le Grand Tronc, rapports et frais d'explorations, (rép. à mot. Monk pour doc.) 562-563; ratification du contrat du 8 mars 1904, (mot. pour préséance du débat) 601 ; convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification (motion pour comité sur projet de résolution), débat, 718 ; 1644 ; 1698 et suiv.; division de l'Est, institution de la commission de construction, (rép. à int. Sproule) 1223 ; bill (n° 72) modifiant l'Acte du ch. f. Transcontinental-National, (mot. pour 2e l.) 1796; (motion pour préséance des délibérations y relatives) 2021 ; (motion pour 2e l.) 2028; 2127 ; 2181 ; (mise aux voix de l'amendement Clarke) 2077 et suiv.; motion pour 2e l., adoptée par 99 contre 55, 2198 et suiv.;

En comité, (27 et 28 avril) 2200 ; 2207 ; 2220; 2244 ; 2249 ; 2283 ; (29 avril) : 2303 ; 2345 ; (2 mai) : 2396 ; 2436 ; (3 mai) 2483 ; 2502 ; 2534 ; (4 mai) 2618 ; 2624 ; (5 mai) 2629 ; 2698 ; (6 mai) 2713 ; art. 1, (11 mai), 2988 ; 3000 ; 3009 ; 3030 ; arts 2 et 3, (13 mai) 3062; arts 2 à 7, (16 mai) 3253 et suiv.; arts 5 et 7, 3338 ; construction du chemin, (motion pour comité sur projet de résolution modifiant l'article 9 de l'Acte du chemin de fer Transcontinental National de façon que ce chemin soit construit sous la surveillance de quatre commissaires au lieu de trois, (débat) 3338 et suiv. ; projet de résolution rapporté, lu une deuxième fois et renvoyé au comité général pour être délibéré en même temps que le bill (n° 72) 3340; en comité sur le bill (n° 72) arts 2 à 11, (18 mai), 3352 et suiv.; motion pour 3e l. du bill (19 mai), débat, 3425 et suiv.; suite du débat, (25 mai) 3475-3516-3561 et suiv.; commission au juge Winchester, enquête sur emploi

Laurier, Sir Wilfrid—*Suite.*

En comité—*Suite.*

d'ingénieurs et d'arpenteurs américains, (rép. à motion Clarke pour documents) 3574; suite du débat sur motion pour 3e l., du bill, 3741 et suiv. ; 3e l. et adoption, 3754 ; requête de MM. Cox, Hays et Wainwright au gouvernement, à qui communiquée avant lecture à la Chambre, le 26 mai, (voir page 3669), (rép. à int. Barker) 3799 ; emploi d'étrangers sur ce chemin de fer, (rép. à mot. Borden pour doc.) 3919 ; emploi d'étrangers, le gouvernement est-il représenté par un avocat à l'enquête faite par le juge Winchester à ce sujet, etc., (rép. à int. Borden et Hughes) 3992-93 ; 4106 ; 4195; soumissions et aide pour construction, (rép. à int. Barker pour doc.) 4006 et suiv.; enquête par le juge Winchester sur emploi d'étrangers, le gouvernement y est-il représenté par un avocat, et ordre sera-t-il donné à celui-ci d'interroger de nouveau les témoins déjà interrogés à Montréal au commencement de l'enquête, (rép. à int. Clarke) 4469 ; présentation, par le gouvernement, d'un projet de loi portant que la majorité des membres du conseil de direction se composera de sujets britanniques, (rép. à int. Casgrain) 4195 ; correspondance reçue de l'Association des ingénieurs de l'Ouest concernant emploi d'ingénieurs étrangers, (rép. à mot. Clarke pour doc.) 4885 ; emploi de sujets britanniques, vœu de l'Association des ingénieurs canadiens, (rép. à int. Clarke) 7540.

Chinois employés en Afrique-sud, (rép. à int. Monk) 216 ; employés dans les mines de houille, veto sur loi de la Colombie Anglaise à ce sujet, (rép. à int. Bourassa) 687.

Cigarette, loi la prohibant, (mot. pour comité sur projet de résolution) 246 ; débat sur mot. Maclaren, (idem) 362.

Comité de onze membres de la Chambre pour préparer et présenter bill ayant pour objet d'amender et de refondre lois concernant revenu public, contrôle et administration des deniers publics, audition des comptes publics, etc., (rép. à motion Lennox pour institution de ce comité) 4352 et suiv.

Comités permanents, institution de, 7; comité spécial pour préparer liste des membres des (mot.) 7; rapport, 160, (mot. pour adop.) 166 ; (rép. à mot. Cowan pour permission de siéger pendant séances de la Chambre) 5914.

Commission géologique, (sub.) : appointements, M. Macoun, 7300 et suiv.

Compagnie d'amélioration de la rivière Thompson, bill (n° 79) la constituant en

Laurier, Sir Wilfrid—*Suite.*
corporation, (observ. sur mot. Galliher pour adoption des amendements du Sénat) 8076.
Compagnie d'assurance " Mutual Reserve ", bill (n° 161) du Sénat, y relatif, (mot. pour délibération) 8791.
Compagnies de crédit, combien autorisées dans la province de Québec, leurs noms, protection du public, etc., (rép. à int. Léonard) 3162.
Compagnie Electrique d'Ottawa, pétition, (rép. à mot. Morrison pour renvoi au comité des ordres permanents) 2386.
Compagnie électrique d'Ottawa, bill (n° 110) y relatif, en comité, 4292 et suiv.
Conférence internationale, pouvoirs de ses membres, (rép. à mot. Borden pour doc.) 1368 ; 3761 et suiv.; (dépôt de documents à ce sujet) 5832.
Conseil privé du Roi pour le Canada, bureau: appointements et dépenses casuelles, (sub.) 430.
Côte Saint-Paul, parachèvement du pont, (rép. à observ. Monk) 3790.
Débats, institution du comité, (mot.) 8.
Députés nommés lieutenants-gouverneurs, (rép. à int. Casgrain) 211 ; nommés à différents emplois, (rép. à int. Casgrain) 1002.
Dimanche, projet de loi relatif à l'observance du, (rép. à int. Robinson) 253.
Drapeau sur édifices du parlement, (rép. à observ. Bourassa) 219.
Documents publics, suppression, (débat sur projet de résolution Haggart) 5852 et suiv.
Douanes: perception à Victoria, C. A., (rép. à int. Earle) 6451.
Drapeau sur édifices du parlement, (rép. à observ. Bourassa) 219.
Election de l'Orateur (motion) 3.
Election fédérales, loi de 1900 y relative, amendement, (rép. à int. Alcorn) 1150 ; explications, 5258.
Electricité, transmission aux Etats-Unis de force motrice produite au Canada, (rép. à int. Clarke) 1371.
Emplois rétribués par l'Etat, personnes y nommées depuis 1896, (rép. à mot. Roche pour doc.) 1167.
Explication de nature personnelle : par M. Borden, citation d'extraits du mémoire de M. Blair, (débat) 1315 ; par M. Barker, article du " Globe ", (observ.) 2482 ; par M. Osler au sujet de ses relations avec certaines compagnies de chemin de fer, (débat) 2916.
Farine, étalons, fixation des, (rép. à int. Smith) 6635.
Fête du 12 juillet, (rép. à mot. Hughes pour ajournement) 6348.

Laurier, Sir Wilfrid—*Suite.*
Fête Victoria, ajournement, (mot.) 3260 ; 3469.
Feuilleton, rédaction du, (rép. à observ. Sproule) 995.
Ficelle d'engerbage, saisies opérées, amendes imposées, (rép. à int. Clancy) 4328 ; (rép. à mot. Clancy pour doc.) 5647 ; 5832 ; 5915 ; 5934 ; 5997.
Garde-bestiaux, rapport de la commission d'enquête instituée à ce sujet, (rép. à mot. Lennox pour doc.) 3763.
" Garrison Common ", vente ou location, etc., (rép. à mot. Clarke pour doc.) 3351.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, médailles et octrois en terres pour services en 1885, (rép. à int. Hughes) 1153 ; rapport, (dépôt) 1367 ; solde de l'effectif, (sub.) 2713; substance, éclairage, chauffage, habillement, etc., (sub.) 2740 ; (sub.) : service, 7722-7723 ; gratification et pension à la veuve de J. A. Beaupré, 7722 ; incendie des casernes, sentier de Dalton, indemnité à l'inspecteur Walke, 7723 ; indemnités aux membres pour blessures corporelles reçues au service, 8073.
Géographie du Canada, publication et distribution par le ministère de l'intérieur, (rép. à int. Casgrain) 4752.
Gregory, lieut.-col., démission, (rép. à mot. Borden pour doc.) 6094.
Houille, quantité vendue au gouvernement en 1903, prix, (rép. à int. Clarke) 1149.
Ile de Toronto, travaux de protection, (rép. à int. Clarke) 2836.
Immigrants suspects, leur renvoi, (rép. à int. Wilson) 404 ; 479.
Immigration asiatique, veto sur loi de la Colombie-Anglaise à ce sujet, (rép. à int. Bourassa) 687.
Immigration chinoise, lois de la Colombie-Anglaise contre, représentations de l'empereur de Chine au cabinet impérial d'Angleterre, (rép. à int. Morrison) 1367.
Impressions, institution du comité mixte des, (mot.) 166.
Impressions et papeterie de l'Etat, rapport annuel du département des, (dépôt) 2205.
Interpellations, procédures à suivre, (rép. à observ. Borden) 1165, question de privilège, 1229 ; manière d'y répondre, (rép. à observ. Clarke) 6982.
Laprairie, inondations, moyens à prendre pour les prévenir, (rép. à observ. Monet) 1158.
Législation à être proposée par le gouvernement à la session de 1904, est-elle toute devant la Chambre, (rép. à int. Borden) 4782 ; 4887 ; (rép. à int. Sproule) 5020.

Laurier, Sir Wilfrid—*Suite.*
Listes électorales, préparation et impression depuis l'Acte de 1898, coût, (rép. à int. Blain) 333 ; (rép. à int. Ingram) 687 ; listes électorales des territoires non organisés de la province d'Ontario, (rép. à int. Aiccrn) 1150 ; listes électorales pour la province de Québec, combien imprimées et distribuées depuis révision de septembre 1903, (rép. à int. Léonard) 1679 ; listes de Victoria-Haliburton, impression, (rép. à int. Hughes) 2393 ; impression et distribution en général (rép. à int. Wilson) 3575; 3763 ; 4190 ; 4386 ; projet de loi concernant confection des, (rép. à int. Clarke) 5258; impression, retard, (rép à int. Blain) 6976; liste électorale du Manitoba, copie revisée, (rép. à int. Boyd) 7541; listes de Waterloo-sud, impression, (rép à int. Clare) 8134; dépenses casuelles, (sub.) 9135.
Lord Dundonald, discours au banquet de l'hôtel Windsor à Montréal, compte rendu par le " Citizen ", d'Ottawa, (rép. à int. Maclaren) 4547; correspondance entre le ministre de l'Agriculture et lord Dundonald au sujet de ce discours et de la radiation, y mentionnée, du nom du Dr Pickell, par le ministre de l'Agriculture, comme futur officier du 13e dragons légers écossais, (débat sur observ. Fisher) 4642 et suiv.; correspondance entre le ministre de l'Agriculture, le colonel Smart et le colonel Whitley, (rép. à mot. Borden pour doc.) 4742; décret de l'Exécutif portant démission de lord Dundonald, 4881; et autres documents relatifs à cette démission, 4983; 4986, (dépôt) 4983 et suiv.; (rép. à int. Borden) 4986; (dépôt de correspondance par l'honorable M. Fisher) 5348 et suiv.; tableau d'avancement, relatif aux dragons légers écossais, (dépôt de l'original) 5522; démission de lord Dundonald, débat sur amendement Borden, 5598; démission, paroles de M. Lemieux, (débat sur observ. Borden) 7185; départ de lord Dundonald, (rép. à mot. Sproule pour suspension de la séance jusqu'à neuf heures) 7645.
Lord Minto, Son Excellence le Gouverneur général, (motion pour présentation d'une adresse à l'ocasion de son départ) 8589.
Lord Strathcona, discours exprimant opinions politiques (rép. à observ. Bourassa) 3791.
McCarthy, Osler, Haskin et Harcourt, honoraires payés à (rép. à int. McCarthy) 686.
McCreary, M. William F., député de Selkirk, décès, éloge, 2624.
McGee, Thomas D'Arcy, érection d'un monument à sa mémoire, (rép. à observ. Hackett) 8078.
McIntosh, M. John, député, décès, éloge, 6636.
Marine marchande du Canada, son pavillon, (rép. à observ. Kaulbach) 5346.
Laurier, Sir Wilfrid—*Suite.*
Message de Son Excellence, remerciements pour adresse en réponse au discours du Trône, (communication) 1154.
Milice: nomination d'un inspecteur de la, (mot. pour comité sur projet de résolution) 2712; milice d'Ottawa, nouvelle salle d'exercice, requête à cette fin, (rép. à int. Birkett) 3425; modification de la loi de la Milice, (débat sur motion de sir F. Borden pour comité sur projet de résolution) 2937 et suiv.
Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, en comité sur résol., 493; 504 et suiv.; en comité, 6463 et suiv.; 6625 et suiv.
Miliciens, solde, (mot. pour comité sur projet de résolution) 252.
Montréal, droits de quayage, (rép. à mot. Kemp pour doc.) 6555.
Monuments, érection de, sur terrain du Parlement, (rép. à int. Hackett) 3990.
Navigation au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, amélioration par le gouvernement et non par une compagnie, requête de la chambre de commerce de Winnipeg au gouvernement à cette fin, (rép. à int. LaRivière) 2831.
Ouvriers étrangers, bill (n° 162) ayant pour objet de modifier et de refondre les lois relatives à leur introduction au Canada, en comité, 8708 et suiv.; 3e l., 8782 et suiv.
Pêche : violation des règlements, (rép. à observ. Daniel et Fowler) 8902.
Pêcheries de Terre-Neuve: entrée du poisson de ces pêcheries en franchise aux Etats-Unis, (débat sur observ. Kaulbach) 2138 et suiv.; effets des règlements concernant ces pêcheries, (rép. à int. Kaulbach) 6875.
Pêcheurs des provinces maritimes, mode de distribution des primes parmi eux, (rép. à int. Lefurgey) 4752.
Phoque : réclamations concernant saisie de certains bateaux de pêche par le gouvernement russe, règlement, (rép. à int. Borden) 5427.
Port-Arthur, bill (n° 98) concernant le port de, 2e l., débat, 3927 et suiv.
Postes : contrats pour transport des malles sur l'Atlantique, (rép. à motion Borden pour doc.) 879 ; 1889 ; copies de contrats passés pour transport des malles des ports du Saint-Laurent, (rép. à mot. Borden pour doc.) 2386 ; paquebots-poste, vitesse moyenne, (rép. à int. Clarke) 6635.
Produits agricoles et maraîchers, nécessité d'y accorder plus de protection, (débat sur observ. Blain) 4063.
Proulx, Isidore, député de Prescott, décès, 8010.

Laurier, Sir Wilfrid—*Suite.*

Rapide de Saint-André, protestations de la Chambre de commerce de Winnipeg contre ajournement des travaux d'amélioration, et requête demandant prompte exécution de ces travaux, (rép. à int. LaRivière) 2628.

Représentation à la Chambre des communes, appels des provinces, factums et mémoires y relatifs, (rép. à mot. Haggart pour doc.) 5064.

Réserves indiennes du Sault Saint-Louis et du lac des Deux-Montagnes, échange contre toute autre réserve ou contre une somme d'argent, (débat sur mot. Léonard pour doc.) 2863 et suiv.

Sainte-Flore, liste électorale, transmission au greffier de la Couronne en chancellerie, (rép. à int. Casgrain) 1374.

Savard, P. V., état de compte, frais d'enquête "in re" acquisition de la seigneurie de Mingan, (rép. à mot. Casgrain pour doc.) 2303.

Serments d'office, prestation, bill (n° 1) 1ère l., 5.

Service civil: rapport de la commission d'examen du, (dépôt) 2205 ; liste, (dépôt) 203.

"Sociétés de Crédit," spéculations des, (rép. à int. Demers) 1001 ; exploitation du public par les, (rép. à observ. Demers) 1902.

Steamers ; service direct entre le Canada et le Mexique, (rép. à int. Borden) 2135 ; entre le Canada et la France, contrat passé à ce sujet, (rép. à int. Casgrain) 3344 ; arrivée du "Malou", (rép. à int. Casgrain) 4329 ; contrat et subvention, (rép. à mot. Casgrain pour doc.) 4759 et suiv.; 5257.

Steamers destinés au transport des malles, vitesse, (rép. à int. Clarke) 6979 ; (rép. à int. McCool) 7178.

Steamer "Gauss", détention à Brême, dépêche publiée par le "Citizen," (rép. à int. Clarke) 2302.

Steamers "Minto" et "Stanley", détention dans les glaces, indemnité aux marchands et expéditeurs, réclamation d'un clergyman, (sub.) 7698.

Subvention aux provinces, paroles de M. Pugsley, (rép. à int. Borden) 228 ; rajustement, (rép. à int. Borden) 506.

Sydney : rappel de la milice envoyée pour rétablir l'ordre, (rép. à int. Clarke) 6876.

Tabac : industrie, impression immédiate du rapport du juge McTavish, commissaire-enquêteur à ce sujet, et des dépositions prises et des pièces produites à l'enquête, (rép. à mot. Monk) 7538 ; 7644 ; droits, (rép. à int. Ingram) 7893.

Tarif de faveur, (débat sur motion Logan) 5153 et suiv.

Laurier, Sir Wilfrid—*Suite.*

Taschereau, sir Elzéar : son départ de Londres pour le Canada, dépêche au "Star", de Montréal, (rép. à int. Clarke) 7460 ; son appréciation de l'affaire Dundonald, mesures pris ou à être prises par le gouvernement pour vérifier les dires des journaux à cet égard, (rép. à int. Clarke et Hughes) 7543.

Terres fédérales : situées dans la zone des chemins de fer dans la Colombie Anglaise, (rép. à int. Earle) 8894 ; ventes, (rép. à int. Léonard) 8896.

Territoires du Nord-Ouest, insurrection de 1885, paiement des réclamations pour pertes subies, (débat sur mot. Davis pour doc.) 2857.

Transports: rapport de la commission d'enquête y relative, (rép. à int. Daniel) 5341.

Travaux publics, transfert de certains services au ministère de la Marine, (rép. à int. Casgrain) 879 ; (rép. à mot. Casgrain pour doc.) 1894.

Vacances de Pâques, (mot. d'ajournement) 479.

Vancouver, cale-sèche, (rép. à mot. Borden pour doc.) 879.

Verdun, inondations, (rép. observ. Monk) 1068.

Vétérans, association des, lettre demandant octroi de terrains au Nord-Ouest, (rép. à observ. Hughes) 8646.

Wagons officiels, combien construits, achetés, en voie de construction, etc., (rép. à motion Taylor pour documents, par amendement substituant l'année 1888 aux années 1896 et 1900) 5158.

Whitley, lieut-colonel, et le ministre de l'Agriculture, (rép. à int. Hughes) 6965 et suiv.

Wilton, Ont., directeur de la poste, accusations portées contre, (rép. à int. Wilson) 1483.

Winnipeg, nouvel hôtel des postes, achat d'un emplacement, (rép. à int. Roche) 1146.

Winnipeg, paiements aux journaux de, (rép. int. Roche) 2201 ; 2390 ; paiements au "Free Press," (rép. à int. Roche) 2394.

Woodstock, N.-B., salle d'exercice militaire, construction, (rép. à int. Daniel) 2960.

Yukon : Ordonnances du conseil du Territoire, (dépôt) 203 ; concession Treadgold, rapport de la commission y relative, (rép. à int. Casgrain) 211 ; (rép. à int. Borden) 1065 ; gendarmerie, solde, subsistances, fourrage, chauffage, éclairage, habillement, etc., (sub.) 2740 ; concession Treadgold, rapport de la commision d'enquête à ce sujet, (rép. à mot. Borden pour documents) 3575; 3763-64 ; concession Treadgold, annulation,

Laurier, Sir Wilfrid—*Suite.*
Yukon—*Suite.*
(rép. à int. Casgrain) 5832 ; (rép. à mot. Borden pour dépôt du décret à ce sujet) 5833; rapport de la commission d'enquête, (rép. à mot. Borden pour doc.) 5997 ; concession Treadgold, commission d'enquête, rapport, (rép. à mot. Borden pour doc.) 6093 ; 7900 ; commission d'enquête, rapport, (dépôt) 8133.

Lavell, John Reeve, *Leeds et Grenville.*
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (débat sur motion Laurier pour 2e l.) 2150; en comité, 2668; arts. 2 à 11, 3360 et suiv., amendement, 3360, rejeté, 3368 ; (sur mot. Laurier pour 3e l.) 3451 et suiv., amendement, 3452, rejeté, 3453.
Compagnie électrique d'Ottawa, bill (n° 110) y relatif, en comité, 4235 et suiv.; 4314 et suiv.
Navigation : aide, bateaux pour nettoyer chenaux, gaz comprimé, bouées pour les lacs, (sub.) 5386 et suiv.; 5418.
Poonamalie, barrage, (int.) 7892.
Postes : augmentation de la taxe sur les catalogues, etc., 5799 et suiv.
Welford-Centre, Ont., service postal, comment fait, (int.) 2959 ; fermeture du bureau de poste, (int.) 5819.

Lavergne, Armand, *Montmagny.*
Capitaines et seconds de navires, examen, (sub.), requête au ministre de la Marine demandant que Joseph Couillard soit nommé 2e lieut. à bord du " Gauss ", 5293.
Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1167.
Cigarette, prohibition, (débat sur mot. Maclaren pour comité sur projet de résolution) 352.
Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, 2e l. et comité, 8203 ; 3e l., 8309.

Lavergne, Louis, *Drummond et Arthabasca.*
Intercolonial, nouvelles voies de garage le long de la ligne, (à Drummondville), (sub.) 6015 et suiv.

Law, Bowman Brown, *Yarmouth.*
Tempérance, Acte de tempérance du Canada, bill (n° 119) le modifiant, 1ère l., 3470 ; 2e l., 4049 ; 4781 ; en comité et 3e l., 4781.

Lefurgey, Alfred A., *Prince-est, I. P.-E.*
Berrigan, John, gardien des pêcheries au lac Saint-Pierre, I.P.-E., (int.) 4465.

Lefurgey, Alfred A.—*Suite.*
Charlottetown, I.-P.-E., édifice public, améliorations et agrandissement, (sub.) 464 et suiv.; station de chemin de fer, construction, (int.) 797 ; distribution gratuite des lettres par des facteurs dans des limites de la ville, (int.) 5816.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, embranchement de Murray-Harbour, prolongement et coût, (int.) 1000 ; 1001 ; 1003; 1224 ; 1894 ; 1895 ; embranchements, construction, (int.) 1001 ; 1148 ; rectification de la ligne à Curtis-Creek, (int.) 1223 ; pont de Hillsborough et embranchement de Murray Harbour, coût, (int.) 2203 ; (mot. pour doc.) 3791 ; 3810 ; embranchement de Southport, Belfast et Murray-Harbour et pont de Hillsborough, (mot, pour doc.) 4105 ; 4636 ; coût des déblais, (int.) 4884 ; (sub.) : frais d'exploitation, salaires, etc., 6302 et suiv.; (sub.) : améliorations à Summerside, 8480 et suiv., gare aux marchandises à la station de York, 8483 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire, ratification, (débat sur mot. Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1515 ; 1761.
Homard, pêcheries, violation des règlements y relatifs, trop de permis accordés pour fabrication de conserves, (observ.) 4724.
Homarderies, création ou réouverture, émission de permis à cette fin, prix payés par les fabricants aux pêcheurs, pour les homards, (int.) 2201-02 ; (mot. pour doc.) 3810.
Intercolonial: frais d'exploitation, (sub.) ingérence politique, 6200; matériel roulant (sub.) 8464 et suiv.
Malles, transport entre Sackville et Cap Tourmentin, (int.) 560; 878; 1151.
Marine et Pêcheries, ministère, appointements, (sub.) brochure publiée par le ministre, diminution du montant des primes payées aux pêcheurs, 5075 et suiv.; nécessité de payer primes aux pêcheurs de homards, 5085 et suiv.; 5100 et suiv.
Montague-Bridge, destitution de W. Porter, maître du port, (int.) 4468.
Navigation: aide, bateaux pour nettoyer chenaux, gaz comprimé, bouées pour les lacs, (sub.) 5393 et suiv.
Norton, R. B., et Cie, commande à, (int.) 218.
Pêcheurs des provinces maritimes, mode de distribution des primes parmi eux, (int.) 4752.
Postes: service entre Alberton et Kildare, (int.) 3160; entre Cap-Traverse et Cap-Tourmentin, (int.) 3991; 4105; à Cap-Traverse, et entre Cap-Traverse et Summerside en 1902, 1903 et 1904, (int.) 4883; service d'hi-

Lefurgey, Alfred A.—*Suite.*

Postes—*Suite.*

ver dans l'Ile du Prince-Edouard, entre Sackville et Cap-Tourmentin, etc., (int.) 5648; transport des malles de O'Leary à West-Cape, soumissions pour entreprise, (int.) 8893.

Volailles, établissement de stations expérimentales pour l'élevage des, en opération de 1900 à 1903, dépenses et recettes, (mot. pour doc.) 3810 ; 6555.

Lemieux, Hon. Rodolphe, *Gaspé.*

Annuaire statistique, préparation, (sub.) 2768.

Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1094.

Cour de l'Echiquier, bill (n° 37) modifiant l'Acte de la, 3e l., 4051 et suiv.

Cour Suprême, insuffisance de l'édifice y affecté, (rép. à observ. Casgrain) 629.

Graines, inspection et vente, (int.) 333.

Justice: appointements, (sub.) 435.

Longueil, édifice public, construction, (sub.) 680.

Produits agricoles et maraîchers, nécessité d'y accorder plus de protection, (débat sur observ. Blain) 4070.

Représentation de la Chambre des communes, appel des provinces, préparation des factums et mémoires y relatifs, (rép. à int. Borden) 3918.

Steamers, service direct entre le Canada et la France, contrat et subvention, le "Malou" à New-York, (débat sur motion Casgrain pour documents) 4760.

Lennox, Haughton, *Simcoe-ouest.*

Acton-Vale, édifice public, construction, (sub.) 662.

Auditeur général, augmentation de ses pouvoirs, (débat sur observ. et amendement Borden) 6659 ; bureau, dépenses casuelles, (sub.) 9168 et suiv.

Baxter, port, travaux, (sub.) 7741.

Bibliothèque, appointements, (sub.) 9134.

Budget: débat sur motion Fielding pour comité, exposé budgétaire, 4582 et suiv.

Canal Chambly, pour macadamiser le chemin sur le côté ouest du Canal, (sub.) 6961 et suiv.

Canal de Cornwall, ateliers, construction, etc., (int.) 6633 ; agrandissement, (sub.) 6758 et suiv.; renforcissement et protection du bord, côté nord, (sub.) 7640 et suiv.; contrat Davis, (sub.) 8593 et suiv.

Canal des Galops, agrandissement, (sub.) 6382 et suiv.; 6770 et suiv.

Lennox, Haughton —*Suite.*

Canal de Soulanges, (sub.) : ateliers, chauffage, éclairage, machine, etc., 6953.

Canal de la Trent, travaux, coût, (int.) 246; construction, (sub.) 6919 et suiv.; 6950 et suiv.

Canal de Williamsburg, ateliers, construction, etc., (int.) 6633.

Chambre des communes : prévisions du Sergent d'armes, (sub.) 9132.

Chemins de fer, bill (n° 73) modifiant l'Acte des, 1ère l., 1792 ; chemins de fer dans la province d'Ontario, tarifs de transport, augmentation, (débat sur observ. Broder) 2980 ; (mot. pour 2e l.) 3874 ; 2e l., 4764 et suiv.; (sub.) : études et inspection, 7576 et suiv.; subventions, (en comité sur projet de résolution Emmerson) 8932 et suiv.

Chemins de fer et Canaux, ministère, impressions et papeterie, (sub.) 5982.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, (sub.) : frais d'exploitation, salaires, etc., 6321 et suiv.; achat du chemin par le gouvernement, projet, (observ.) 6346; embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, 6767.

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (débat sur motion Laurier pour 2e l.) 2168 ; (en comité) 2308 et suiv.; 2396 et suiv. ; 2483 et suiv. ; 2665 ; en comité, art. 1, 3015 ; 3033 et suiv.; art. 2 et 3, 3085 ; 3092 ; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3549 et suiv., amendement, 3549, rejeté, 3572 ; études, levés, plans, et autres frais, (sub.) 6376 et suiv.; (int.) 6634 ; études topographiques et autres dépenses, (sub.) 9091 et suiv.

Code pénal de 1892, bill (n° 56) le modifiant, 1ère l., 1145; en comité et 3e l., 3825.

Comité de onze membres de la Chambre pour refondre et amender actes concernant le revenu public, contrôler les finances du Canada, etc., motion pour institution de ce comité, 3807 ; 4331 et suiv.

Commerce : ministère, appointements, (sub.) 6230 et suiv.

Compagnie électrique d'Ottawa, bill (n° 110) y relatif, en comité, 4234.

Crédit non nécessaire pour 1904-1905, (int.) 6953.

Dépôt-Harbour, brise-lames, (sub.) 7861.

Douanes, appointements, (sub.) 1812 et suiv., 1839.

Explication de nature personnelle, par M. Osler, au sujet de ses relations avec certaines compagnies de chemin de fer, (débat) 2911 et suiv.

Fermes expérimentales, administration, (débat sur observ. Taylor) 7283 ; 7475.

Lennox, Houghton—*Suite.*
Fleuve Fraser, amélioration du chenal, travaux de protection, (sub.) 7984 et suiv.
Fraserville, port, améliorations, (sub.) 7888 et suiv.
Fromage, chambre de maturation à Brockville et à Woodstock, (mot. pour doc.) 3792.
Garde-bestiaux, frais de la commission d'enquête y relative, (int.) 1370 ; correspondance concernant commission, (mot. pour doc.) 2480 ; 2629 ; 2879 ; 3574 ; 3763 ; commission, allocations à MM. Holt et Robertson, commissaires, (int.) 6634.
Goderich, port, travaux, (sub.) 7866 et suiv.
Gouverneur général, (sub.) : wagons, réparations et modifications, 7596 et suiv.; 7605 et suiv.
Graines de semence, inspection et vente, (observ. sur motion Fisher pour comité sur projet de résolution) 3760 ; bill (n° 151) constituant en corporation l'association des producteurs de, 2e l., 7324 et suiv., en comité, 7328 et suiv.
Guelph, édifice public, agrandissement, (sub.) 658.
Institut impérial de Londres, étalage canadien, renouvellements et améliorations, (sub.) 3778.
Intercolonial,—vestibules aux wagons-voyageurs, (sub.) 6009 et suiv. ; améliorations et agrandissements à Amqui, (sub.) 6039 et suiv; travaux de protection au pont de Grand-Narrows, (sub.) 6055 et suiv.; sémaphores aux stations, (sub.) 6062 ; nouvelle gare à Alberton, (sub.) 6086 et suiv.; (sub.): embranchement de Windsor, 6302; pour renforcer ponts, 6356 et suiv.
Kingston, collège militaire, écuries, (sub.) 604.
Longueuil, édifice public, construction, (sub.) 675.
Lord Dundonald : discours au banquet de l'hôtel Windsor, correspondance avec le ministre de l'Agriculture, au sujet du Dr Pickell, etc., (débat sur observ. Fisher) 4686 et suiv.
Michaud, feu Achille, gratification à sa veuve, (sub.) 9050.
Montréal : enlèvement d'un dragueur submergé, (sub.) 9053 et suiv.
Ottawa, musée Victoria et autres édifices, (sub.) 462.
Ouvriers étrangers, bill (n° 162) ayant pour objet de modifier et de refondre les lois relatives à leur introduction au Canada, en comité, 8764 et suiv.
Peterborough, arsenal, construction, (sub.) 633 et suiv.
Postes : service entre l'Angleterre et le Canada, (sub.) 6260 et suiv.; courriers convoyeurs additionnels, (sub.) 9141.

Lennox, Houghton—*Suite.*
Revenu de l'intérieur, inspecteurs du gaz et de la lumière électrique, (sub.) 4095 et suiv.
Rivière Hocsall, enlèvement d'obstruction, (sub.) 9053 et suiv.
Rivière Larry, brise-lames, (sub.) 7748.
Ross, C. W., appointements, (sub.) 5962 et suiv.
Saint-Laurent, route, distribution de brochures, (int.) 554.
Small, E. A., bill (n° 93) concernant certains brevets d'invention de, en comité, 3090 et suiv.
Vancouver, bassin de radoub, construction, (observ.), débat, 9192 et suiv.
Volailles, station d'engraissement, (sub.) 7533 et suiv.
Wilton, Ont., démission du directeur de la poste, (débat sur observ. Wilson) 5736 et suiv.

Leonard, J. E. Emile, *Laval.*
Canal de Beauharnois, mise à la retraite et remplacement de M. Béique, surintendant, (int.) 3161; nombre d'employés sur ce canal, leurs appointements, nombre de vaisseaux passant dans ce canal chaque semaine, coût annuel de l'administration dudit canal, (int.) 3161.
Compagnies de crédit, combien autorisées dans la province de Québec, leurs noms, protection du public, etc., (int.) 3162.
Foin exporté aux Etats-Unis, inspection, (int.) 402.
Indiens de Dorchester, indemnité aux, (int.) 997 ; à qui indemnité pour améliorations par squatters sur réserve a-t-elle été payée, (int.) 5929.
Lac des Deux-Montagnes, réserve indienne du, échange contre toute autre réserve ou contre une somme d'argent, (mot. pour doc.) débat, 2861.
Laprairie, inondations, moyens à prendre pour les prévenir, (rép. à observ. Monet) 1161.
Listes électorales pour la province de Québec, combien imprimées et distribuées depuis revision de septembre 1903, (int.) 1679.
Longueuil, édifice public, construction, (sub.) 676 et suiv.
Ouvriers étrangers, bill (n° 162) ayant pour objet de modifier et de refondre les lois relatives à leur introduction au Canada, en comité, 8745 et suiv.
Pointe-aux-Anglais, gardien du phare, (int.) 7319.
Pointe-aux-Trembles, (Laval), demande d'aide au gouvernement pour reconstruction ou réparation du quai, (int.) 3798.
Produits agricoles et maraîchers, nécessité d'y accorder plus de protection, (débat sur observ. Blain) 4072 et suiv

Leonard, J. Emile—*Suite.*
Remorqueur, achat, (int.) 7543.
Rivière Jésus, barrages et passes migratoires, nombre et inspection, (int.) 402.
Sault Saint-Louis, réserve indienne du, échange contre toute autre réserve ou contre une somme d'argent, (mot. pour doc.) débat, 2861.
"Squatters" de la réserve indienne du Sault Saint-Louis et du lac des Deux-Montagnes, emploi par le gouvernement des deniers votés comme indemnité aux, (int.) 997.
Tabac: licences pour fabrication, révocation, (en comité sur projet de résolution Brodeur) 8542; 8661 et suiv.
Terres fédérales, ventes, (int.) 8896.
Valleyfield, filatures de coton: copie reçue par le gouvernement d'une délibération du conseil de ville y relative, (int.) 3161; réduction de la main-d'œuvre, des salaires, etc., requêtes à ce sujet, (int.) 8896.

Logan, Hance J., *Cumberland.*
Chemins de fer, bill (n° 132) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6798 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Pacifique, bill (n° 71) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1561; 2e l., 1838.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, (sub.): frais d'exploitation, salaires, etc., 6309; 6328 et suiv.
Chemin de fer d'Ottawa, Brockville et Saint-Laurent, bill (n° 71) concernant la Compagnie du, en comité et 3e l., 3389.
Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1750.
Compagnie de houille et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen, bill (n° 48) y relatif, 1ère l., 1064; 2e l., 1349; (en comité) 3513; 3795; 3e l., 3795.
Compagnie des houillères de l'Ouest canadien, bill (n° 80), en comité, 4744.
Intercolonial:—agrandissements à Amherst, (sub.) 6034; frais d'exploitation, (sub), ingérence politique, 6200 et suiv.
Lainages et cotonnades, protection de cette industrie, (débat sur observ. Pringle) 1480.
Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, 3e l., 8311; amendement, 8312, adopté, 8321; 8322; en comité, 8377 et suiv; amendement, 8397, adopté, 8398.
Ouvriers étrangers, bill (n° 162) ayant pour objet de modifier et de refondre les lois relatives à leur introduction au Canada, en comité, 8736 et suiv.
Pénitenciers en général, surveillance des forçats libérés sur parole ou définitivement, 8064.

Logan, Hance J.,—*Suite.*
Port-Hawkesbury, quai, (sub.) 9153 et suiv.
Small, E. A., bill (n° 93) concernant certain brevet de, 1ère l., 2300; 2e l., 2624; en comité, 3088; 3e l., et adop., 3091.
Tarif de faveur, (motion demandant qu'il s'applique seulement aux marchandises importées par ports de mer du Canada), débat. 5139.
Whitby, port, dragage, (sub.) 9161.
Winnipeg, exposition nationale de 1904, (sub.) 2784.

Macdonald, Peter, *Huron-est.*
Alexandria, édifice public, construction (observ.) décision, 644.
Canal de Lachine, cession de l'usage de l'ancienne levée à la ville de Lachine, (décision sur motion Monk) 5984.
Canal Rideau, réparations à la digue de l'écluse de Poonamalie, (sub), décision, 9104.
Chemins de fer, bill (n° 132) modifiant la loi de 1903 y relative, 3e l., décision, 7648.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, (sub.): frais d'exploitation, salaires, achat du chemin par le gouvernement, projet, (décision) 6344 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1778; bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, (observ. et décisions) 2539; 2574; 3413 et suiv.
Compagnie électrique d'Ottawa, bill (n° 110) y relatif, (décision) 4233; 4297 et suiv.
Cour de l'Echiquier, dépenses casuelles, (sub.) décision, 8051 et suiv.
Cour Suprême, insuffisance de l'édifice y affecté, débat sur observ. Casgrain, (décision) 631.
Délégués agricoles, réduction des prix de passage par le gouvernement en leur faveur, (observ.) 2751 et suiv.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, au sujet de ses relations avec certaines compagnies de chemin de fer, (observ.) 2912 et suiv.
Exposition de Saint-Louis, (sub.), discussion incidente sur importations, exportations, tarifs, etc., (observ. et décision) 4175 et suiv.
Graines de semence, disette, dépêche du village de Davidson, T. N.-O., (décision) 2793 et suiv.
Immigration, (sub.): appointements des agents et employés des agences, (décision) 7444 et suiv.
Institut impérial de Londres, étalage canadien à, renouvellements et améliorations, (sub.) observations et décisions, 2786.

Macdonald, Peter,—*Suite.*
Mann, Andrew William, bill (n° 138) pour lui faire droit, 1ère l., 5061 ; 2e l., 5139 : en comité et 3e l., 5936.
Messages de Son Excellence, budget supplémentaire, (lecture) 1888 ; 7632.
Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, en comité, (décision) 6473.
Moore, Jennie, bill (n° 139) pour lui faire droit, 1ère l., 5061 ; 2e l., 5139 ; en comité et 3e l., 5936.
Ouvriers étrangers, bill (n° 162) ayant pour objet de modifier et de refondre les lois relatives à leur introduction au Canada, en comité, (décision) 8704.
Peterborough, arsenal, construction, (sub.) décision, 633 et suiv.
Phares, appointements et allocations des gardiens, éclairage, etc., (sub.), décision sur motion incidente Lefurgey, 5407 et suiv.
Robertson, Eliza, bill (n° 141) pour lui faire droit, 2e l., 5647.
Sept-Iles, quai, (sub.) décision, 8116.
West-Point, quai, réparations, (sub.) décision, 7851.
Steamer " Gauss ", lettre ou rapport du capitaine Bernier niant interview avec journalistes à l'arrivée de ce steamer à Québec, (décision sur motion Casgrain pour documents) 5356.
Territoires du Nord-Ouest, insurrection de 1885, paiement des réclamations pour pertes subies, (débat sur mot. Davis pour doc.) décision, 2856.

Mackie, Thomas. *Renfrew-nord.*
Bois, commerce de, dans la Colombie Anglaise, protection, (débat sur observ. Morrison) 2591.
Canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne, bill (n° 12) concernant la Compagnie du, 1ère l., 396 ; 2e l., 553 ; en comité, 994 ; 3e l., et adop., 995.

Mackinnon, Donald A., *Queen-est, I. P.-E.*
Brevet d'invention (n° 66962) pétition de Siegfried Gironcoli pour bill déclarant que ce brevet reste valide, (motion pour lecture, réception, etc.) 3755 ; bill (n° 126) concernant certains brevets de Siegfried Gironcoli, 1ère l., 3889 ; 2e l., 4505 ; en comité, 5098 ; 3e l., 5099.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, embranchement jusqu'au pont de Vernon-River, (sub.) 8477.
Cigarettes, prohibition, bill (n° 128), en comité, 5214 ; 5229.
Marine et Pêcheries, ministère, appointements, (sub.) primes payées aux pêcheurs, 5103 et suiv.
Steamers de l'Etat, entretien et réparations, (sub.) 9044.

MacLaren, Alexander F., *Perth-nord.*
Agriculture, industrie laitière, bestiaux, volailles, graines et fruits, etc., (sub.) 7511 et suiv.

Maclaren, William Scott, *Huntingdon.*
Cigarette, loi la prohibant, (mot. pour comité sur projet de résolution), débat, 336 et suiv.; mot. pour comité sur projet de résolution) 3810 ; (motion pour présentation d'un projet de loi la prohibant, adoptée sur division) 4027 ; bill (n° 128) prohibant l'importation, la fabrication et la vente des cigarettes, 1ère l., 4102 ; mot. pour 2e l., mise aux voix, 4781, et adoptée, 4782 ; en comité, 5196 et suiv.
Lord Dundonald, discours au banquet de l'hôtel Windsor, à Montréal, compte rendu par le " Citizen ", d'Ottawa, (int.) 4546.
Tabac : licences pour fabrication, révocation, cigarettes, etc., (débat sur mot. Brodeur pour comité sur projet de résolution) 8535 et suiv.

Maclean, William F., *York-est, O.*
Adresse en réponse au discours du Trône, (débat) 79.
Arbitrage entre le gouvernement et le Grand Tronc, bill (n° 152) y relatif, 1ère l., 6555.
Chemins de fer, bill (n° 6) modifiant loi de 1903, 1ère l., 324.
Chemins de fer : projet de loi à être présenté par le gouvernement pour modifier la loi générale des, (int.) 3792 ; bill (n° 2) modifiant la loi des, (débat sur mot. Fitzpatrick pour renvoi au comité des) 3811 et suiv.; en comité, 3812 et suiv.; bill (n° 6) modifiant la loi des, (1903), 2e l., 3837 ; tarifs de transports des voyageurs, (int.) 5647 ; 5830 ; bill (n° 132) modifiant loi de 1903 ; 2e l. et comité, 5750 ; en comité, 6772 et suiv.; amendement, 6774, rejeté, 6863 ; 3e l., 7647 ; amendements, 7647-7653, rejetés, 7652 ; 7665 ; (observ. sur amendement Bennett) 7666 et suiv.; subventions (en comité sur projet de résolution Emmerson) 8909 et suiv.
Chemins de fer et Canaux, (sub.): ministère, divers, statistiques, copistes, etc., 7588.
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 21) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (en comité) 2222 ; art. 2 et 3, 3078 ; art. 2 à 7, 3188-3227 et suiv.
Compagnie électrique d'Ottawa, bill (n° 110) y relatif, en comité, 4273 et suiv.
Crédit provisoire, (observ. sur mot. Fielding) 6727.
Edifices publics, loyers, (sub.) 7729 et suiv.
Gouverneur général, (sub.) : wagon, réparations et modifications, 7600 et suiv.
Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, concessions forestières y accordées, (mot. pour doc.) 223.

Maclean, William F —*Suite.*

Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, en comité, 6562 et suiv ; 8177 et suiv.

Monnaie des Etablissements du Détroit, circulation au Canada, (observ.) 2206.

Pêcheries, (sub.): inspecteurs, surveillants et gardiens, appointements, 7682 et suiv.

Port-Arthur et Fort-William, établissement d'un service de téléphone, renvoi à la cour Suprême de la décision de la commission des chemins de fer à ce sujet, (int.) 4330.

Postes : service extérieur et service postal en général, (sub.) 5758 ; transport des colis postaux, amélioration du système, (observ.) 5800 et suiv.; mise des télégraphes et téléphones sous la direction du ministère des Postes, (int.) 5815 ; bill (n° 153) modifiant la loi des Postes, 2e l. et comité, 8140 ; 8155 et suiv.

Rameurs : Lou Scholes, de Toronto, premier rameur du monde, (observ.) 7538.

Steamers, (sub.): service entre Port-Mulgrave et Canso, Guysborough, Margaree et Chéticamp, 7550 et suiv.

Tarif : institution d'une commission pour l'étudier, (int.) 8966 ; modifications, en comité sur projet de résolution du 28 juin, 8985 et suiv.

Téléphones, nationalisation des, (observ.) débat, 3050 et suiv.; question à ce sujet soumise à la cour Suprême, réponse erronée du ministre de la Justice, (observ.) 4783.

Terrains et édifices publics, entreprise de l'éclairage, à qui adjugée et à quelles conditions, (int.) 3343.

Macpherson, Robert George, *Burrard.*

Accise, infractions à la loi depuis le 1er juillet 1903, (int.) 5649.

Banque Pacifique du Canada, bill (n° 119) y relatif, 2e l., 7890.

Bois, commerce de, dans la Colombie Anglaise, protection, (débat sur observ. Morrison) 2594 et suiv.

Chemin de fer de la baie Crawford à Sainte-Marie, bill (n° 96) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 2708 ; 2e l., 2831 ; en comité et 3e l., 3389.

Chemin de fer de l'île de Vancouver, bill (n° 95) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 2708 ; 2e l., 2831.

Chemin de fer Transcontinental-National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, art. 5 et 7, 3305 ; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3501 et suiv.

Chemin de fer Whitehorse et Alsek, bill (n° 25) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 600 ; 2e l., 717 ; en comité et 3e l., 1600.

Chien de mer, fléau, (observ. sur mot. Borden pour doc.) 7112 et suiv.

Macpherson, Robert George.—*Suite.*

Cigarette, prohibition, (débat sur mot. Maclaren pour comité sur projet de résolution) 358.

Compagnie d'assurance "Dominion" contre le feu, bill (n° 54) la constituant en corporation, 1ère l., 1145 ; 2e l., 1349 ; 3e l., 5369.

Elections fédérales, bill (n° 148) modifiant la loi de 1900 y relative, en comité, 7760 et suiv.; 8247 et suiv.

Gregory, lieut.-col., démission, (débat sur observ. Lancaster) 7841.

Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, en comité, 6610.

Montréal : enlèvement d'un dragueur submergé, (sub.) 9056.

Parlement, danger des ascenseurs, (observ.) 2479.

Pêcheries, (sub.): inspecteurs, surveillants et gardiens, appointements, 7687 et suiv.

Quarantaine, inspection à William's Head, (observ.) 4220 et suiv.

Rivière Hocsall, enlèvement d'obstruction, (sub.) 9056.

Vancouver, hôtel des postes, construction, (sub.) 712 et suiv.; bassin de radoub, construction, (débat sur observ. Lennox) 9198 et suiv.

McCarthy, Leighton Goldie, *Simcoe-nord.*

Bateaux à vapeur, bill (n° 7), modifiant l'Acte relatif à l'inspection des, 1ère l., 330.

Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 34) concernant la Compagnie du, 1ère l., 797; 3e l., 996; en com. et 3e l., 4031.

Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden), 1730; soumissions et aide pour construction (observ. sur mot. Barker pour doc.) 4013 et suiv.

Cigarette, prohibition, (débat sur motion Maclaren pour comité sur projet de résolution) 353.

Collingwood, hôpital général de marine, bill (n° 23) y relatif, 1ère l., 600; 2e l., 717; en comité et 3e l., 1348.

Compagnie d'assurance Anglo-Américaine, pétition pour bill d'intérêt privé, (mot.) 2959; bill (n° 115) y relatif, 1ère l., 3260; en comité et 3e l., 3516.

Compagnie d'assurance de l'Ouest pétition pour bill d'intérêt privé, (mot.) 2959; bill (n° 114) 1ère l., 3259; en comité et 3e l., 3516.

McCarthy, Osler, Haskin et Harcourt, honoraires payés à, (int.) 686.

Midland, terrains riverains, accusation de M. Bennett, (explication de nature personnelle), 365.

McColl, John B., *Northumberland-ouest, Ont.*
Milice, modification de la loi de la Milice, (débat sur mot. de sir F. Borden pour comité sur projet de résolution) 2941.

McCool, Charles Arthur, *Nipissingue.*
Bryson, pont, (sub.) 9162.
Chemins de fer, subventions, (en comité sur projet de résolution Emmerson) 8918 et suiv.
Chemin de fer de la baie James, bill (n° 49) concernant la Compagnie du, (en comité et 3e l.) 2168.
Chemin de fer de Népigon, bill (n° 83) concernant la Compagnie du, 1ère l., 2021; 2e l., 2345; en comité et 3e l., 3516.
Chemin de fer Pontiac et Interprovincial, bill (n° 21) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 60; 2e l., 717; en comité et 3e l., 996.
Chemin de fer Timagami, bill (n° 94) concernant la Compagnie du, 1ère l., 2300; 2e l., 2624; en comité et 3e l., 3796.
Steamers destinés au transport des malles, vitesse, (int.) 7178.

McCreary, William F., *Selkirk.*
Chemin de fer du Manitoba et de Kéwatin, bill (n° 52) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1145; 2e l., 1349; en comité et 3e l., 3516.
Chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest du Canada, bill (n° 18) concernant la Compagnie du, 1ère l., 397; 2e l., 553; en comité et 3e l., 1600.
Chemin de fer du Pacifique-Nord et d'Ominеca, bill (n° 66) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1462; 2e l., 1838; en comité et 3e l., 2623.
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (en comité) 2327 et suiv.; 2542 et suiv.
Compagnie Canadienne d'assurance contre le feu, bill (n° 24) y relatif, 1ère l., 600; 2e l., 717; en comité et 3e l., 1832.
Compagnie de télégraphe de l'Amérique du Nord, bill (n° 53) y relatif, 1ère l., 1145; 2e l., 1349.
Douanes, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 1916 et suiv.
Lainages et cotonnades, protection de cette industrie, (débat sur observ. Pringle) 1473.
Manitoba, concessions forestières y accordées de 1878 à 1896, (mot. pour doc.) 223.
Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, 2e l., et comité, 254 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, concessions forestières y accordées de 1878 à 1896, (mot. pour doc.) 223.
Winnipeg, nouvel hôtel des postes, (sub.) 698; annexe aux édifices publics, (sub.) 703.

McEwan, George, *Huron-sud.*
Grand-Bend, brise-lames, jetée, (sub.) 7953 et suiv.

McGowan, John, *Wellington-centre.*
Graines de semence, bill (n° 125) concernant inspection et vente des, en comité, 5004 et suiv.
Guelph, salle d'exercices, construction, (sub.) 539 et suiv.
Viande fraîche, expédition en Europe via Montréal, par steamers subventionnés, (int.) 685; 797.

McLennan, Angus, *Inverness.*
Chien de mer, fléau, (observ. sur mot. Borden pour doc.) 7107.
Port-Hawkesbury, travaux, (sub.) 7750 et suiv.

Malouin, Albert, *Québec-centre.*
Chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental, bill (n° 19) concernant la Compagnie du, 1ère l., 479; 2e l., 553.
Chemin de fer de Témiscouata, bill (n° 28) concernant la Compagnie du, 1ère l., 796; 2e l., 996; en comité et 3e l., 2168.
Compagnie manufacturière et commerciale de Cascapédiac, bill (n° 20) la constituant en corporation, 1ère l., 479; 2e l., 553; en comité et 3e l., 1348.

Marcil, Charles, *Bonaventure.*
Adresse en réponse au discours du Trône, (débat) 175.
Chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental, bill (n° 19) concernant la Compagnie du, 2e l., 553; en comité et 3e l., 996.
Chemin de fer de la Lièvre et d'Ottawa, bill (n° 41) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 1064; 2e l., 1349.
Compagnie du pont international du Nouveau-Brunswick, bill (n° 57) la constituant en corporation, 1ère l., 1310; 2e l., 1369; en comité, 2387; mot. pour adoption du bill et changement du titre d'icelui, 2389; 3e l., 2389.
Cour de l'Echiquier, bill (n° 134) concernant sa juridiction en matière de dettes de compagnies de chemin de fer, 1ère l., 4721.
Elections fédérales, bill (n° 148) modifiant la loi de 1900 y relative, en comité, 8283 et suiv.

Marcil, Joseph Edmond, *Bagot.*
Acton-Vale, édifice public, construction, (sub.) 664.

Mignault, Roch Moise S., *Yamaska.*
Chemin de fer Montréal-Atlantique, section Yamaska-Saint-Guillaume pas exploitée, (int.) 6229.

Monet, Dominique, *Laprairie et Napierville.*
Higgin's-Shore, jetée, réparations, (sub.) 7844 et suiv.
Laprairie, inondations, moyens à prendre pour les prévenir, (observ.) 1155.
Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, en comité, 6519 et suiv.

Monk, Frederick D., *Jacques-Cartier.*
Canal de Chambly, macadamisation de la route qui le longe, adjudication de l'entreprise, (int.) 3423 ; fourniture de la pierre, (int.) 5139 ; 5648 ; inondation, dommages, (int.) 6451 ; achèvement du déversoir de décharge à la station de force électrique, (sub.) 7639; compensations pour dommages causés par l'inondation, (sub.) 7639.
Canal de Lachine, cession de l'usage de l'ancienne levée à la ville de Lachine, (motion) 5983.
Canal de Soulanges : réclamation de MM. O'Brien, (observ.) 8133.
Chemins à barrières de Montréal, montant dû par la commission des, et intérêt par elle payé depuis 1895 au gouvernement du Canada sur ses obligations, (mot. pour doc.) 564; abolition de la commission des, motion et débat, 566 et suiv. ; correspondance entre département des Finances et ville de Westmount au sujet de l'achat des obligations de la Compagnie, (observ. sur mot. Rivet pour doc.) 3996.
Chemins de fer et Canaux, ministère, impressions et papeterie, (sub.) 5982 et suiv.; personnel et réparations, (sub.) 7620 et suiv.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, (sub.) 6076 et suiv.
Chemin de fer de la Rive Sud, des Comtés Unis et de la Vallée est du Richelieu, fusionnement, décret du conseil à cet effet, (int.) 559 ; nomination d'un séquestre, (mot. pour doc.) 565.
Chemin de fer Transcontinetnal-National, correspondance entre le gouvernement et le Grand Tronc, rapports et frais d'explorations, (mot. pour doc.) 562-563 ; convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution et amendement Borden) 905 ; bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, art. 2 à 11, 3406 et suiv.; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3425 et suiv., amendement, 3425, rejeté, 3431-3432-3433 ; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3489 et suiv.
Chinois, emploi dans Afrique-sud, (int.) 216.
Cigarettes, prohibition, bill (n° 128), en comité, 5205.
Côte Saint-Paul, parachèvement du pont, (observ.) 3261 ; 3790.

Monk, Frederick D.—*Suite.*
Détenus libérés conditionnellement depuis 1er mai 1903, combien, leurs noms, la nature de leurs délits, etc., (mot. pour doc.) 3804.
Dragueur " Richelieu ", frais d'entretien, salaire des employés, etc., (int.) 6633.
Elections fédérales, bill (n° 148) modifiant la loi de 1900 y relative, en comité, 8245 et suiv.
Fleuve Saint-Laurent, chenal: dragage et autres travaux, décret les transférant au ministre de la Marine, (sub.) 7706 et suiv.
Fruits et légumes, quantité importée des Etats-Unis en 1902 et 1903, (mot. pour doc.) 2837.
Gervais, Alphonse, emploi et appointements, participation à la dernière élection fédérale partielle de Saint-Hyacinthe, (int.) 3160.
Goderick, Henry, démission comme employé des postes, correspondance à ce sujet, (mot. pour doc.) 3998.
Guerre sud-africaine, aide aux Canadiens blessés, (int.) 3573.
Immigrants pauvres, (débat sur observ. Clarke) 3891 et suiv.
Intercolonial,—travaux de protection au pont de Grand-Narrows, (sub.) 6061 et suiv.
Laprairie, inondations, moyens à prendre pour les prévenir, (rép. à observ. Monet) 1162.
Lord Dundonald : discours au banquet de l'hôtel Windsor, à Montréal, correspondance avec le ministre de l'Agriculture au sujet du Dr Pickell, etc., (débat sur observ. Fisher) 4696 et suiv.; (motion pour documents) 5248 ; (observ. sur dépôt de correspondance par l'honorable M. Fisher) 5347 et suiv.; démission de lord Dundonald, débat sur amendement Borden, 5480.
Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, en comité, 6557 et suiv.; 8384 et suiv.
Montréal, loyer payé par le gouvernement, (int.) 555 ; agrandissement du bureau de poste, augmentation et rétribution du personnel, (int.) 555.
Ottawa, loyer payé par le gouvernement, (int.) 555.
Port-Arthur, bill (n° 98) concernant le port de, 2e l., débat. 3943 et suiv.
Postes : service extérieur et service postal en général, (sub.), état de l'hôtel des Postes de Montréal, surcroît d'ouvrage des employés, 5767 et suiv.; 5777 et suiv.; service entre l'Angleterre et le Canada, (sub.) 6237 et suiv.; bill (n° 153) modifiant la loi des, 2e l. et comité, 8147 et suiv.
Produits agricoles et maraîchers, nécessité d'y accorder plus de protection, (débat sur observ. Blain) 4063 et suiv.

Monk, Frederick D.—*Suite.*
Réserve indiennes du Sault Saint-Louis et du lac des Deux-Montagnes, échange contre toute autre réserve ou contre une somme d'argent, (débat sur mot. Léonard pour doc.) 2865 et suiv.
Revenu de l'intérieur, ministère ; appointements et dépenses casuelles, (sub.) 3958 et suiv.
Rivières navigables, enlèvement d'obstacles, (sub.) 5357.
Saint-Jean, P.Q., bureau de poste, choix de l'emplacement et adjudication de l'entreprise, (int.) 1891 ; 1893 ; bureau de poste, choix de l'emplacement, (mot. pour doc.) 2878.
Saint-Mathias, quai et hangar, coût, (int.) 8363.
Situation financière, revue, (débat sur observ. Bell) 8430 et suiv.
Steamers, (sub.): service entre Québec et le bassin de Gaspé, 7546 et suiv.; entre Québec et les ports du Saint-Laurent, jusqu'à la Malbaie et la Rivière-Ouelle, 7557 et suiv.
Tabac, envoi d'un agent dans le Wisconsin pour faire enquête sur culture, (int.) 1891 ; commerce avec la Belgique, combien payé à M. Blaise Dugas pour sa mission en Belgique, (int.) 1893; (mot. pour doc.) 2879 ; industrie, (observ.) débat, 6984 et suiv.; amendement, 6984, rejeté, 7019-7021 ; culture, commissaires envoyés aux Etats-Unis pour puiser renseignements, (int.) 7319 ; industrie, impression immédiate du rapport du juge McTavish, commissaire-enquêteur à ce sujet, et des dépositions prises et des pièces produites à l'enquête, (motion) 7537-7538 ; 7644 ; culture, essais, impression du rapport de M. Blaise Dugas sur commerce avec la Belgique, 7539 ; culture, station d'expérimentation à Saint-Jacques-de-l'Achigan, (int.) 8135 ; licences pour fabrication, révocation, (débat sur mot. Broder pour comité sur projet de résolution), 8510 et suiv.; 8520 et suiv., en comité, 8541 et suiv.
Verdun, inondations, (observ.) 1066.

Morin, Jean Baptiste, *Dorchester.*
Acton-Vale, édifice public, construction, (sub.) 666.
Anse-aux-Gascons, quai, prolongement, (sub.) 7874.
Baie Saint-Paul, quai du Cap-aux-Corbeaux, réparations, (sub.) 7874.
Chambre des Communes : employés, appointements, (sub.) 9109 et suiv.
Chemin de fer Québec-Central, combien payé au gouvernement, par année, depuis 1896, pour usage de l'Intercolonial, etc., (int.) 2390 ; (mot. pour doc.) 3997.

Morin, Jean Baptiste—*Suite.*
Chemin de fer de la station de la Rivière-Ouelle au quai Saint-Laurent, construction, (sub.) 7634.
Chemin de fer Transcontinental-National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, (en comité) 2699 ; art. 2 et 3, 3156 ; art. 2 à 11, 3366 et suiv., sous-amendement, 3402, rejeté, 3411.
Détroit, comté de Dorchester, établissement d'un bureau de poste, (int.) 5819.
Dragage, nouvel outillage pour les provinces d'Ontario et de Québec, (sub.) 7987.
Grande-Vallée, jetée, (sub.) 7876 et suiv.
Grondines, quai, (sub.) 7882.
Intercolonial,—travaux de protection du pont de Grand-Narrows, (sub.) 6059 et suiv.; voie d'évitement à Saint-Romuald, (sub.) 8474.
Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, en comité, 8384.
Piscifactures, nouvelles, construction et entretien, (sub.) 9072.
Postes, service, avancement de John Sharp, (sub.) 9135 et suiv.
Produits agricoles et maraîchers, nécessité d'y accorder plus de protection, (débat sur observ. Blain) 4083.
Québec, subvention au pont de, (int.) 248.
Saint-Maurice, district, glissoirs et estacades, améliorations, (sub.) 7998.
Sept-Iles, quai (sub.) 7935 ; 7940 ; 8083 et suiv.
Steamers, (sub.) : service entre Québec et les ports du Saint-Laurent, jusqu'à la Malbaie et la Rivière-Ouelle, 7556 et suiv.

Morrison, Aulay, *New-Westminster.*
Bois, commerce de, dans la Colombie-Anglaise, protection, (observ.) débat, 2584.
Chemin de fer de Similkameen à Kéréméos : bill (n° 136) concernant la Compagnie du, 2e l., 5139 ; en comité et 3e l., 5936 ; pétition de la Compagnie du, demandant bill pour remise en vigueur de la loi de 1901 la concernant, (mot. pour lecture, etc.) 3888.
Compagnie d'amélioration de la rivière Thompson, bill (n° 79) concernant le titre d'institution de la, 1ère l., 2021 ; 2e l., 2345; en comité, 4749 ; 3e l., 4751.
Compagnie d'assurance "Century", sur la vie, bill (n° 121) y relatif, 1ère l., 3756 ; 2e l., 4328 ; 3e l., 5369.
Compangie de chemin de fer et de navigation de Vancouver, de Victoria et de l'Est, bill (n° 33) y relatif, 1ère l., 797 ; 2e l., 996; en comité et 3e l., 1600.
Compagnie Electrique d'Ottawa, pétition, (mot. pour réception, lecture et renvoi au comité des ordres permanents) 2385 ; 2479.
Compagnie de télégraphe de l'Amérique du Nord, bill (n° 53) y relatif, en comité et 3e l., 2998.

Morrison, Auley—*Suite.*
Homard, mesures prises pour le propager dans l'océan Pacifique, (int.) 2390.
Immigration chinoise, lois de la Colombie-Anglaise contre, représentations de l'empereur de Chine au cabinet impérial d'Angleterre, (int.) 1367.
Pêcheries, bill (n° 74) modifiant la loi y relative, 2e l. et comité, 8259 et suiv.; 8323 et suiv.

Mulock, Hon. Sir William, K.C.M.G., *York-ouest, O.*
Athens, directeur de la poste, démission et remplacement, (rép. à int. Taylor) 2627.
Brockville, correspondance des trains à, (rép. à observ. Taylor) 2136; 2482; 3347.
Cameron, J. W. H., courrier-convoyeur blessé, frais de médecin, d'hôpital, etc., (sub.) 5922.
Canal de la Trent, construction, (sub.) 6922 et suiv.; 6937 et suiv.
Charlottetown, distribution gratuite des lettres par des facteurs dans les limites de la ville, (rép. à int. Lefurgey) 5817.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, (sub.): frais d'exploitation, salaires, etc., 6308; 6342 et suiv.
Chemins de fer: subventionnés, application de la résolution relative aux salaires courants, (rép. à int. Clarke) 6974; subventions, (en comité sur projet de résolution Emmerson) 8922 et suiv.
Chemin de fer du Sud du Nouveau-Brunswick, pétition pour bill d'intérêt privé, (observ. sur mot. Gibson pour lecture et réception) 5252.
Chemin de fer Transcontinental-National, emploi d'étrangers comme explorateurs, (rép. à int. Clarke) 999; (rép. à int. Puttee) 1150; bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, 2440; art. 2 et 3, 3062; 3103 et suiv.; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3486 et suiv.; 3751; mesures prises pour renvoi d'étrangers employés au tracé, etc., (rép. à int. Clarke) 6631; 7116; dépositions faites devant le juge Winchester, distribution aux membres de la Chambre, etc., (rép. à int. Clarke) 6971; 7116; emploi d'étrangers, le gouvernement est-il représenté par un avocat à l'enquête faite par le juge Winchester à ce sujet, (rép. à int. Borden) 4387; rapport du juge, (rép. à mot. Borden pour doc.) 5646, (rép. à int. Maclean) 5753; correspondance reçue de l'Association des ingénieurs de l'Ouest concernant emploi d'ingénieurs étrangers, (rép. à mot. Clarke pour doc.) 4886; 4986; (rép. à int. Clarke au sujet du dépôt de nouvelles correspondances) 5754.
Chesley, Ont., directeur du bureau de poste, démission et remplacement, (rép. à int. Donnelly) 4883; (rép. à int. Blain) 7178.

Mulock, Hon. Sir William—*Suite.*
Compagnie manufacturière des Chutes de Sprague, (Sprague Falls) en comité et 3e l., 4326 et suiv.
Détroit, comté de Dorchester, établissement d'un bureau de poste, (rép. à int. Morin) 5819.
Douanes, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 2002 et suiv.
Facteurs de la poste, appointements quand malades, (rép. à int. Clarke) 6979.
Franchise postale, violation de ce privilège, (rép. à int. Grant) 5342.
Glen-Ross, Ont., fermeture du bureau de poste et démission de son directeur, (rép. à int. Porter) 3472.
Immigrants italiens à Montréal, rapport du sous-ministre du Travail, (rép. à mot. Borden pour doc.) 7023.
Innes, John A. W., courrier convoyeur blessé et mort, gratification à sa veuve, (sub.) 5921.
Intercolonial: employés tués depuis dix ans, (rép. à int. Kendall) 5910; frais d'exploitation, (sub.) ingérence politique, 6145 et suiv.; 6192 et suiv.
Interpellations, procédure à suivre, question de privilège, 1236; manière d'y répondre, (rép. à observ. Clarke) 6983.
Journaux canadiens, combien perçu depuis le 30 juin 1897 pour le transport des, par la poste, (rép. à int. Clarke) 4883.
Kingston, enquête au bureau de poste de, (rép. à int. Broder) 2961.
Malles, transport entre Sackville et Cap-Tourmentin, (rép. à int. Lefurgey) 878; 1151; copies de contrats passés pour transporter malles en Europe, à partir du Saint-Laurent, (rép. à mot. Borden pour doc.) 1889.
Malles canadiennes pour l'Angleterre, (rép. à int. Smith) 215.
Maynooth, directeur de la poste, destitution et remplacement, (rép. à int. Porter) 5912.
Milice, bill (n°5), Acte de la milice, 2e l., et comité, 8201 et suiv.
Montréal, heures de travail des facteurs de la poste, (rép. à int. Clarke) 5822.
Navigation: aide, bateaux pour nettoyer chenaux, gaz comprimé, bouées pour les lacs, etc., (sub.) 5383 et suiv.
Ouvriers: différends, impression du rapport de la commission y relative et des témoignages rendus devant icelle, (rép. à int. Borden) 1065; ouvriers étrangers, bill (n° 162) ayant pour objet de modifier et de refondre les lois relatives à leur introduction au Canada, 1ère l., 8005; 2e l., 8678-86; en comité, 8686 et suiv.; 3e l., 8780-8828.
Postes : (rapport) 202; malles canadiennes pour l'Angleterre poids et transport par

Mulock, Hon. Sir William—*Suite.*
Postes—*Suite.*
steamers subventionnés et non subventionnés pour l'année expirée le 31 décembre 1903, (rép. à int. Smith) 215; service fait par chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, interruption, dépêches à ce sujet, (rép. à observ. Davis) 2382; griefs des facteurs, défectuosité de l'Acte des postes, de 1902, pétitions reçues par le gouvernement, (rép. à int. Puttee) 2581; service entre Qu'Appelle et Wishart, (rép. à int. Taylor) 2582; entre Alberton et Kildare, (rép. à int. Lefurgey) 3161; service d'hiver dans l'Ile du Prince-Edouard, entre Sackville et Cap-Tourmentin, etc., (rép. à int. Lefurgey) 5649 ; ministère des Postes, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 5653 et suiv. ; service extérieur, appointements et allocations, (sub.) 5721 et suiv. ; 5754 et suiv. ; service postal en général, (sub.) 5754 et suiv. ; destitution arbitraire de certains directeurs de la poste, (rép. à observ. Taylor) 5759 et suiv.; état de l'hôtel des Postes de Montréal, surcroît d'ouvrage des employés, à Montréal, (rép. à observ. Monk) 5767-77 et suiv.; à Halifax, représentations du grand jury quant à ce dernier endroit, en mars 1904, (rép. à observ. Borden et Roche) 5780-84 ; port des livres, taxe doublée, (rép. à int. et observ. Clarke, Ross, Clancy et Sproule) 5785-88 et suiv.; relevé des objets de correspondance par les directeurs de la poste, (rép. à observ. Bennett) 5792 ; chiffre du revenu provenant des journaux, (rép. à int. et observ. Blain) 5792 et suiv.; réduction de la taxe sur les lettres, (rép. à observ. Henderson) 5795 et suiv.; augmentation de la taxe sur les catalogues, etc., (rép. à observ. Lavell) 5799 et suiv.; transport des colis postaux, amélioration du système, (rép. à observ. Maclean) 5800 et suiv.; établissement d'un service gratuit de factage rural, (rép. à observ. et int. Armstrong) 5802 ; 5819 ; augmentation du nombre de bureaux de poste, (rép. à int. Blain) 5814 ; mise des télégraphes et téléphones sous la direction du ministère des Postes, (rép. à int. Maclean) 5815 ; adjudication du transport des dépêches, (rép. à int. Bell) 5815; heures de travail des facteurs de Montréal, (rép. à int. Clarke) 5822 ; courriers convoyeurs du Manitoba et du Nord-Ouest, requête pour augmentation d'appointements, (rép. à int. Boyd) 5826; employés des Postes tués depuis dix ans, indemnités payées à leurs représentants, (rép. à int. Kendall) 5910-11 ; allocation de subsistance aux employés du service des lettres de rebut à Winnipeg et

Mulock, Hon. Sir William—*Suite.*
Postes—*Suite.*
à Vancouver, (sub.) 5915 ; appointements, pour parfaire jusqu'au 30 juin 1904, (sub.) 5922 ; avancement de certains facteurs et chargeurs, (sub.) 5923 ; service entre l'Angleterre et le Canada, (sub.) 6282 et suiv.; bill (n° 153) modifiant de nouveau la loi des Postes, 1ère l., 6630; envoi de lettres non affranchies aux députés, (rép. à int. Taylor) 6639 ; impression des mandats-poste en anglais et en français, (rép. à int. Casgrain) 6639; bill (n° 153) modifiant la loi des Postes, 2e l. et comité, 8138 et suiv.; 3e l., 8158; 8374-75 ; amendements du Sénat, 2e l. et adoption, 9184 ; transport des malles de O'Leary à West-Cape, soumissions pour entreprise, (rép. à int. Lefurgey) 8893 ; port des lettres et colis postaux, réduction, etc. (rép. à int. Blain) 8894 ; John Sharp, avancement, (sub.) 9135 et suiv.; deux surintendants des bureaux de poste urbains, (sub.) 9140 ; courriers convoyeurs additionnels, (sub.) 9140.
Rivière John, transport des dépêches, (rép. à int. Bell) 6105.
Ross, George, surintendant en chef des postes, augmentation d'appointements, (sub.) 5921.
Saint-Thomas, sous-directeur de la poste, décès et remplacement, (rép. à int. Ingram) 5816.
Salaires courants, résolution y relative est-elle en vigueur et s'applique-t-elle à la Dominion Iron and Steel Company, (rép. à int. Kendall) 5936.
Service civil, frais des examens, (sub.) 9169 et suiv.
Sharp, John, avancement, (sub.) 9135 et suiv.
Sloan, W., courrier convoyeur blessé, allocation de parcours, (sub.) 5916.
Sydney, N.-E., grève à l'aciérie Dominion (rép. à int. Smith) 4269.
Tarif : modifications, en comité sur projet de résolution du 28 juin, 8988 et suiv.
Tarif de faveur, présentation d'un projet de loi par le gouvernement à ce sujet, (rép. à int. Borden) 6094.
Tarif postal du Canada et de l'Angleterre, (rép. à int. Blain) 7539.
Travail, (rapport) 202 ; travail dans la Colombie Anglaise, impression de la preuve faite devant la commission y relative, (rép. à int. Smith) 1001 ; frais de la commission instituée en 1886 pour faire enquête sur les relations entre le capital et le travail au Canada, (rép. à int. Smith) 4882 ; département : impressions, papeterie, correspondance, comptabilité, traduction, commission concernant emploi de la main-d'œuvre étrangère, sténographie, (sub.) 9143 ; 9144.

Mulock, Hon. Sir William—*Suite.*
Wallace, M., ancien receveur des postes, pension de retraite, allocation supplémentaire, (sub.) 8497.
Welford-Centre, Ont., service postal, comment fait, (rép. à int. Lavell) 2959 ; fermeture du bureau de poste, (rép. à int. Lavell) 5819.
Whitley, lieut-col., et le ministre de l'Agriculture, (rép. à int. Hughes) 6966 et suiv.
Wilton, Ont., directeur de la poste, accusations portées contre, (rép. à mot. Wilson pour doc.) 219 ; directeur de la poste, démission, (rép. à int. Wilson) 2022 ; 2150 ; 2584 ; 2628 ; directeur du bureau de poste, démission, (rép. à int. Wilson) 4885 ; 4986 ; lettres de MM. Walker et Prest à ce sujet, (débat sur observ. Wilson) 5721 et suiv.

Murray, Thomas, *Pontiac.*
Chemins de fer, subventions, (en comité sur projet de résolution Emmerson) 8935 et suiv.
Immigrants pauvres, (débat sur observ. Clarke) 3916.

Northrup, William Barton, *Hastings-est.*
Adresse en réponse au discours du Trône, (débat) 183.
Chemins de fer, bill (n° 132) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6790 et suiv.
Chemin de fer de Bessemer à Barry's Bay, bill (n° 90) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 2300 ; 2e l., 2623 ; en comité et 3e l., 3389.
Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire, du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 934 ; bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (en comité) 2224 ; 2312 ; 2630 ; art. 2 à 7, 3217 ; art. 5 et 7, 3273 et suiv., amendement, 3276, rejeté, 3285 ; (sur motion Laurier pour 3e l.) 3456 et suiv., amendement, 3457, rejeté, 3459 ; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3750.
Fusils Ross, combien achetés par le gouvernement, etc., (int.) 6977.
Gregory, lieut.-col., démission, (débat sur observation Lancaster) 7842.
Lainages et cotonnades, protection de cette industrie, (débat sur observ. Pringle) 1477.
Lord Dundonald : discours au banquet de l'hôtel Windsor, à Montréal, correspondance avec le ministre de l'Agriculture au sujet du Dr Pickell, etc., (débat sur observ. Fisher) 4691 ; démission, paroles de M. Lemieux, (débat sur observ. Borden) 7232.
Marine et Pêcheries, décrets du Conseil, etc., définissant fonctions de l'ingénieur en chef de ce département, (mot, pour doc.) 1897.

Oliver, Frank, *Alberta.*
Bois, commerce de, dans la Colombie-Anglaise, protection, (débat sur observ. Morrison) 2606.
Chemins de fer, bill (n° 132) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité 6822 et suiv.
Chemins de fer de la baie d'Hudson et du Nord-Ouest, bill (n° 68) concernant la Compagnie des, 2e l., 4686.
Chemin de fer Edmonton, Athabasca et Mackenzie, bill (n° 26) constituant en corporation la Compagnie du, 2e l., 717.
Chemin de fer Transcontinental-National convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden), débat, 1323 ; bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, art. 2 et 3, 3153 ; art. 2 à 7, 3211-3226 et suiv.
Cigarette, prohibition, (débat sur mot. Maclaren pour comité sur projet de résolution) 349.
Commission géologique, (sub.) : études, livres, instruments, papeterie, 7311 et suiv.
Compagnie d'assurance "Mutual Reserve", bill (n° 161) du Sénat, en comité, 8798 et suiv.
Compagnie du chemin de fer d'irrigation d'Alberta, bill (n° 85) pour la constituer en corporation et la fusionner avec d'autres, 1ère l., 2133 ; 2e l., 2345 ; en comité et 3e l., 3516.
Compagnie des houillères de l'Ouest canadien (à responsabilité limitée), bill (n° 80) y relatif, 1ère l., 2021 ; 2e l., 2345 ; en comité, 4327 ; mot. Cowan pour renvoi au comité des bills d'intérêt privé, 4328 ; en comité, 4742 ; 4748 ; 4927 ; 5098 ; 5934 ; mot. Hyman pour renvoi au comité des Chemins de fer, 6185 ; en comité et 3e l., 6935 ; amendements du Sénat, 7828.
Compagnie des Tramways d'Edmonton ; pétition demandant loi pour amender son acte constitutif, (mot. pour lecture et réception) 2707 ; bill (n° 111) y relatif ; en comité, 5567 ; 3e l., 5568.
Crédit provisoire, (observ. sur mot. Fielding) 6727.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, au sujet de ses relations avec certaines compagnies de chemin de fer, (débat) 2919 et suiv.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, solde de l'effectif, (sub.) 2728.
Immigration, (sub.): appointements des agents et employés des agences, 7420 et suiv.; 7440 et suiv.
Lainages et cotonnades, protection de cette industrie, (débat sur observ. Pringle) 1478.
Lord Dundonald, démission, paroles de M. Lemieux, (débat sur observ. Borden) 7237.

Osler, Edmund Boyd, *Toronto-ouest.*

Arpentages: rapports, et casiers pour les conserver, (sub.) 7128.

Bateaux à vapeur, bill (n° 101) modifiant la loi relative à l'inspection des, 2e l. et comité, 4126.

Billets fédéraux, émission et rachat, (sub.) 244.

Budget: débat sur motion Fielding pour comité, exposé budgétaire, 4548 et suiv.

Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 848; bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (débat sur motion Laurier pour 2e l.) 2181; (en comité) 2313 et suiv.; 2445 et suiv.; 2655; en comité, art. 1, 3001; 3014 et suiv.

Cigarette, prohibition, (débat sur mot. Maclaren pour comité sur projet de résolution) 354.

Compagnie d'assurance "Monarque", sur la vie, bill (n° 69) la concernant, 1ère l., 1462; 2e l., 1838; en comité, 3515; 3e l. et adop., 3516.

Dette publique, intérêt et fonds d'amortissement, (sub.) 240 et suiv.

Explication de nature personnelle, relations avec certaines compagnies de chemin de fer, 2880 et suiv.

Goderich, port, travaux, (sub.) 7868 et suiv.

Graines de semence, bill (n° 151) constituant en corporation l'association des producteurs de, en comité, 7333.

Gregory, lieut.-col., démission (débat sur observ. Lancaster) 7839 et suiv.

Immigration, (sub.): appointements des agents et employés des agences, 7383 et suiv.

Institut impérial de Londres, étalage canadien, renouvellements et améliorations, (sub.) 3767 et suiv.

Lord Dundonald: correspondance entre le ministre de l'Agriculture et lord Dundonald au sujet du discours de ce dernier au banquent de l'hôtel Windsor, à Montréal, et de la radiation, y mentionnél, du nom du Dr. Pickell, par le ministre de l'Agriculture, comme futur officier du 13e dragons légers écossais, (débat sur observ. Fisher) 4681 et suiv.; démission, paroles de M. Lemieux, (débat sur observ. Borden) 7245.

Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, en comité, 6538 et suiv.

Naufrages: enquêtes, (sub.) 5332 et suiv.

Navigation: aide, bateaux pour nettoyer chenaux, gaz comprimé, bouées pour les lacs, etc., (sub.) 5379 et suiv.

Pêcheries, (sub.) inspecteurs, surveillants et gardiens, appointements, 7675 et suiv.

Osler, Edmund Boyd—*Suite.*

Port-Arthur, bill (n° 98) concernant le port de, 2e l., débat, 3943.

Quarantaine, service à la Grosse-Isle, achat d'un nouveau steamer, (sub.) 4250.

Sept-Iles, quai, (sub.) 7937; 7942.

Toronto, île située en face de, dommages causés par eaux du lac d'Ontario, (mot. pour doc.) 223; port, travaux à la passe de l'Est, (sub.) 7971 et suiv.

Parmelee, Charles H., *Shefford.*

Agriculture et colonisation, comité, (motion pour siéger pendant séances de la Chambre) 6762.

Cigarettes, prohibition, bill (n° 128), en comité, 5206.

Impressions, comité mixte des, rapports, (motions pour adoption) 8645; 8768.

Tabac: licences pour fabrication, révocation, (en comité sur projet de résolution Brodeur) 8541.

Paterson, Hon. William, *Wentworth-nord et Brant.*

Aylmer, Ont., poste de douane, (rép. à int. Ingram) 7541.

Bestiaux des Etats-Unis importés en entrepôt et abattus au Canada, (rép. à int. Clarke) 1890.

Cabotage sur le Pacifique, décret du conseil y relatif, (rép. à int. Borden) 1066.

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, en comité, 2408 et suiv.

Commerce et navigation, tableaux, (dépôt) 202.

Coton brut, importation, (rép. à int. Ross) 588.

Douanes, appointements, (sub.) 1804; 1903-4 et suiv.; amendement à la loi des, (mot. pour comité sur projet de résolution) 8502; en comité, 8833; bill (n° 170) modifiant la loi des douanes, 1ère et 2e l., en comité et 3e l., 8835.

Exportation en Afrique australe en 1901-1902 et en 1902-1903, (rép. à int. Smith) 5341.

Fermes expérimentales, (sub.): administration, (débat sur observ. Taylor) 7477 et suiv.

Ficelle d'engerbage, quantité fabriquée au Canada ou y importée en 1891, 1896 et 1901, (rép. à int. Smith) 799.

Fil de fer barbelé, quantité fabriquée au Canada ou y importée en 1891, 1896 et 1901, (rép. à int. Smith) 799.

Grain, consignation des ports des lacs, (rép. à int. Bennett) 214.

Maïs, remise de droits aux distillateurs canadiens en 1896, (rép. à int. Clancy) 6766.

Marine et Pêcheries, ministère, appointements, (sub.) frais de voiture des ministres, 5079.

Paterson, Hon. William—*Suite.*
Palmerston, Ont., perception des droits de douane à, (rép. int. Tolton) 561.
Pêcheries, (sub.): inspecteurs, surveillants et gardiens, appointements, 7690 et suiv.
Peterborough, arsenal, construction, (sub.) 631.
Saint-Jean, N.-B., percepteur des douanes, décès et remplacement, (rép. à int. Daniel) 332.
Tarif: modifications, en comité sur projet de résolution du 28 juin, 8971 et suiv.
Tarif de faveur, importations faites sous son empire, (rép. à int. Kemp) 3573.
Victoria, C.A., percepteur des douanes à, décès et remplacement, (rép. à int. Earle) 562.

Pope, Rufus H., *Compton.*
Beurre et fromage, pesage, institution d'une commission y relative, (int.) 1561 ; pesage, documents concernant commission d'enquête instituée à ce sujet, (mot. pour doc.) 3807.
Budget : débat sur motion Fielding pour comité, exposé budgétaire, 4499 et suiv.; 4506 et suiv.
Chemins de fer de l'Etat, recettes et frais d'exploitation pour l'année, jusqu'au 31 mai dernier, (int.) 4881 ; 5830.
Chemins de fer de la province d'Ontario, tarifs de transport, augmentation, (débat sur observ. Broder) 2969.
Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden), débat, 1330 et suiv.; bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (en comité) 2242 ; 2255 ; 2283 et suiv., (débat sur mot. Laurier pour 3e l., 3435 et suiv., amendement, 3447, rejeté, 3447-48-49 ; 3747.
Exposition d'Osaka, augmentation de nos exportations de beurre et de farine par suite de notre participation à icelle, (observ.) 4177 et suiv.
Immigration, (sub.): appointements des agents et employés des agences, 7434 ; 7439.
Industrie laitière, pesage de ses produits à Montréal, (observ.) 7340 ; amendement, 7363, rejeté, 7366-7367.
Institut impérial de Londres, étalage canadien, renouvellements et améliorations, (sub.) 3765 et suiv.
Lord Dundonald: discours au banquet de l'hôtel Windsor à Montreal, correspondance avec le ministre de l'Agriculture au sujet du Dr Pickell, etc., (débat sur observ. Fisher), 4707 et suiv. ; démission de lord Dundonald, débat sur amendement Borden, 5588.

Pope, Rufus H.—*Suite.*
Quarantaine, serivce à la Grosse-Ile, achat d'un nouveau steamer, 4245 et suiv.; art vétérinaire et quarantaine des bestiaux, (sub.) 4263 et suiv.
Revenu de l'intérieur, fourniture d'alcool méthylique aux fabricants, (sub.) 3972 et suiv.
Richmond, P.Q., brise-glace, nombre et coût, (int.) 3424.
Sherbrooke, salle d'exercice militaire, construction, (int.) 2393.
Territoires du Nord-Ouest, insurrection de 1885, paiement des réclamations pour pertes subies, (débat sur mot. Davis pour doc.) 2858.

Porter, Edward Guss, *Hastings-ouest.*
Brevets d'invention, modèles vendus par le gouvernement, (int.) 399.
Canal de la Trent, parachèvement, (début sur observ. Ward) 8853 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1279 ; bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, art. 5 et 7, 3317, amendement, 3317, rejeté, 3318 ; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3737 et suiv., amendement, 3737, rejeté, 3753.
Glen-Ross, Ont., fermeture du bureau de poste et démission de son directeur, (int.) 3471.
Lord Dundonald, démission, paroles de M. Lemieux, (débat sur observ. Borden) 7261.
Maynooth, directeur de la poste, destitution et remplacement, (int.) 5912.
Port-Arthur, bill (n° 98) concernant le port de, 2e l., débat, 3947 et suiv.
Quarantaine, service à Victoria, C.A., achat d'un nouveau steamer, (sub.) 4258 et suiv.
Tabac : licences pour fabrication, révocation, (en comité sur projet de résolution Brodeur) 8661.
Trenton, dragage du port, (int.) 6229.

Prefontaine, Hon. J. Raymond, *Maisonneuve.*
Agincourt, Ont., observatoire magnétique, (sub.) 5906.
Alberton, N.-E., gardien des pêcheries à, son nom, la date de sa nomination, ses appointements, permis délivrés, etc., (rép. à int. Hackett) 4882.
Baie Georgienne, navigation d'hiver, bateau brise-glace, (rép. à int. Sproule) 1222.
Bateaux à vapeur, bill (n° 101) modifiant l'Acte d'inspection de 1898 y relatif, 1ère l., 2709 ; 2e l. et comité, 4122 ; comité et 3e l., 5262-63 ; inspection, (sub.) 5908.
Berrigan, John, gardien des pêcheries au lac Saint-Pierre, I.P.-E., (rép. à int. Lefurgey) 4465.

Prefontaine, Hon. J. Raymond, —*Suite.*
Bétail, frais d'inspection, appointements des inspecteurs, (sub.) 5363.
Boitte, service de réfrigération, (sub.) 9087.
Campbellton, N.-B., quai, expédition du bois, (rép. à observ. Fowler) 7899.
Capitaines et seconds de navires, présentation d'un bill concernant certificats à leur être accordés, (rép. à observ. Lancaster) 5233 et suiv.; examen, (sub.) 5288 et suiv.; 7699.
Caron, M., gardien du phare au passage d'eau de Saint-Roch, (rép. à int. Casgrain) 4330.
Chemins à barrières de Montréal, abolition de la commission des, (débat sur motion Monk) 580.
Chien de mer, fléau (rép. à mot. Borden pour doc.) 7021 et suiv., 7065 et suiv.
Chien de mer salé comme appât, expérience par le gouvernement, (rép. à int. Sinclair) 3343.
Desroches, John M., gardien de pêcheries, accusation contre, (rép. à int. Hackett) 1147.
Fleuve Saint-Laurent, chenal : dragage et autres travaux, décret les transférant au ministre de la Marine, (sub.) 7703 ; 8130.
Fort-William, Ont., bill (n° 99) concernant le port de, 1ère l., 2708.
Fraserville, médecin du port, (rép. à int. Daniel) 7178.
Homard, frais et travaux de la commission d'enquête sur pêcheries, (rép. à int. Ganong) 557 ; pétition des pêcheurs pour prolongation de la pêche sur côte est d'Halifax, (rép. à int. Bell) 4987.
Homarderies, émission de permis pour création, réouverture, etc. (Voir plus bas, Ile du Prince-Edouard).
Hôpitaux de marine, (sub.) 5907.
Ile Hope, coupe du bois par Manley Chew, (rép. à int. Bennett) 2837.
Ile du Prince-Edouard, irrégularité du service de steamers en hiver, réclamations des expéditeurs de poisson frais,, (rép. à int. Hackett) 2133; émission de permis pour création ou réouverture de homarderies, prix payés par les fabricants aux pêcheurs, pour les homards, (rép. à int. Lefurgey) 2202.
Ile au Sable, plantation d'arbres, (rép. à int. Kaulbach) 2134.
Inondations du Saint-Laurent, moyens à prendre pour les prévenir, (rép. à int. Geoffrion) 3165.
Lac Cumberland, privilège d'y faire la pêche, à qui accordé, à quelles conditions, etc., (rép. à int. Boyd) 2961.
Lac Supérieur, navigation d'hiver, bateau brise-glace, (rép., à int. Sproule) 1222.
Laprairie, inondations, moyens à prendre pour les prévenir, (rép. à observ. Monet) 1159.

Prefontaine, Hon. J. Raymond—*Suite.*
Levés hydrographiques, (sub.) 5906.
Longueuil, édifice public, construction, (sub.) 676 et suiv.
Lurcher, phare flottant, coût, (rép. à int. Kaulbach) 1153.
Marées, observations, y compris appointements des commis au-dessus de $400, (sub.) 5358.
Marine marchande du Canada, son pavillon, (rép. à int. Bourassa) 5255.
Marine militaire et école de marine, institution, enquête y relative, (sub.) 5336 et suiv.
Marine et Pêcheries : ministère, appointements, (sub.) publication d'une brochure, frais de voiture des ministres, etc., 5064 et suiv., état du chenal du Saint-Laurent, 5090 ; bouées dans la rivière Napanee, 5092; gardiens de phare, 5094 et suiv.; primes payées aux pêcheurs, etc., 5101 et suiv.; dépenses imprévues, en général, (sub.) 5372; employés surnuméraires à Ottawa, (sub.) 5903 ; ministère, appointements, augmentation, (sub.) 9042 et suiv.
Michaud, feu Achille, gratification à sa veuve, (sub.) 9049.
Milice navale, organisation, (sub.) 9057.
Montague-Bridge, destitution de W. Porter, maître du port, (rép. à int. Lefurgey) 4468.
Montréal, loyer payé par le gouvernement, (rép. à int. Monk) 555 ; délibération envoyée au gouvernement par la Chambre de commerce du district de Montréal le priant de modifier les conditions qui régissent la commission du port de cette ville, (rép. à int. Gervais) 3164 ; bill modifiant loi de 1894 concernant commissaires du port, retiré, 3889 ; Montréal, établissement d'une agence maritime, loyer, etc., (sub.) 5905 ; enlèvement d'un dragueur submergé, (sub.) 9052.
Naufrages : enquêtes, (sub.) 5329 ; 7699 ; avis de naufrages à $2 chacun, (sub.) 5330.
Navigation : aide, achat et construction de bateaux pour nettoyage des chenaux, substitution du gaz comprimé au pétrole, bouées pour les lacs, etc., (sub.) 5377.
Navigation dans les eaux canadiennes, bill n° 112) modifiant la loi y relative, 1ère l., 3049; 2e l., et comité, 4128; 3e l., 4129.
Ostréiculture, (sub.) 7692.
Ottawa, loyer payé par le gouvernement, (rép. à int. Monk) 555.
Pêche : avec des rets à trappe dans la Colombie Anglaise, décret du conseil autorisant l'émission de permis à cette fin, (rép. à int. Earle) 562 ; droit de pêche dans la Baie d'Hudson, concession et conditions, (rép. à int. Sproule) 2134 ; chèques pour primes de pêche, retard dans la distribution des, (rép. à int. Borden) 2135; cor-

Prefontaine, Hon. J. Raymond—*Suite.*
Pêche—*Suite.*
respondance de Gananoque demandant qu'il soit permis aux pêcheurs étrangers d'emporter leur poisson chex eux, (rép. à int. Taylor) 4471 ; 4547 ; 4634 ; correspondance de Gananoque concernant avis indiquant bureau où se procurer permis de pêche, (rép. à int. Taylor) 5257; privilège de faire la pêche dans les lacs situés au nord de Winnipeg, (rép. à int. Boyd) 7891 ; violation des règlements, (rép. à int. Daniel) 8892.
Pêcheries: rapport annuel du ministère, dépôt, 803 ; bill (n° 74) modifiant la loi des, 1ère l., 1793 ; pêcheries de Terre-Neuve, entrée du poisson de ces pêcheries en franchise aux Etats-Unis, (débat sur observ. Kaulbach) 2146 ; lacs de la Vallée de la Trent, effet de la neige et de la glace sur le poisson, repeuplement, (rép. à int. Hughes) 2582 ; (sub.): inspecteurs, surveillants et gardiens, appointements, 7675 ; 7702 ; entrepôt frigorifique pour conservation de la boitte, et séchoirs, 7693; station biologique de la baie Georgienne, entretien du laboratoire, 7696 ; bill (n° 74) modifiant la loi relative aux pêcheries, 2e l. et comité, 8255 et suiv.; 8323 et suiv.; 3e l., 8331.
Pêcheurs, fraudes concernant primes à eux payées, rapport de la commission d'enquête à ce sujet, (rép. à mot. Hackett pour doc.) 5258.
Phares, éclairage au gaz acétylène, (rép. à int. Kaulbach) 2204; appointements et allocations des gardiens, (sub.) 5372 et suiv.; 5397 et suiv.; établissement d'une agence à Montréal, loyer, etc., (sub.) 5872 ; entretien et réparation, y compris salaires des équipages et entretien du bateau phare de la batture de Lurcher et de la Pointe de l'Est, (île d'Anticosti), (sub.) 5882; éclairage au gaz acétylène entre Montréal et Kingston, (rép. à int. Taylor) 6766 ; phares flottants de Lurcher et de l'île d'Anticosti, pointe de l'Est, construction, 7700 ; entretien et réparation des phares, 7701 ; construction de phares et aides à la navigation, 7701 ; construction d'un quai pour steamers au service de phares à Charlottetown, I.P.-E., 7702 ; réparations, (sub.) 9057 et suiv.
Phoque: réclamation concernant saisie de bateaux de pêche par le gouvernement russe, règlement, (rép. à int. Borden) 5521.
Pilotage, bill (n° 100) modifiant l'Acte du, 1ère l., 2709; 2e l. et comité, 4107; 3e l., 4121.
Piscifactures, nouvelles, construction et entretien, (sub.) 9069 et suiv.
Port-Arthur, Ont., bill (n° 98) concernant le port de, 1ère l, 2708; 2e l., 3921, débat, 3921 et suiv.

Prefontaine, Hon. J. Raymond—*Suite.*
Postes: service entre Cap-Traverse et Cap-Tourmentin, (rép. à int. Lefurgey) 3992; à Cap-Traverse, et entre Cap-Traverse et Summerside, en 1902, 1903 et 1904, (rép. à int. Lefurgey) 4883.
Quais, réfection, (sub.) 5906.
Québec, bill modifiant loi de 1889 concernant commissaires du port, retiré, 3889.
Réserves indiennes du Sault Saint-Louis et du lac des Deux-Montagnes, échange contre toute autre réserve ou contre une somme d'argent, (débat sur mot. Léonard pour doc.) 2863 et suiv.
Rets à trappe: permis autorisant usage de, dans les eaux de la Colombie Anglaise, combien et à qui délivrés, (rép. à int. Earle) 2628; permis autorisant usage de, pour pêche au maquereau sur côtes de l'Atlantique, déclarés illégaux par la cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse, indemnité aux porteurs, (rép. à int. Kaulbach) 3424.
Rivières navigables, enlèvement d'obstacles, (sub.) 5358.
Rivière Hocsall, enlèvement d'obstruction, (sub.) 9052.
Rivière Jésus, barrages et passes-migratoires, nombre et inspection, (rép. à int. Léonard) 402.
Rivière Napanee, bouées, peinturage, posage, etc., (rép. à int. Wilson) 6229.
Saint-Laurent, route, distribution de brochures, (rép. à int. Lennox) 554.
Saumon: requête des fabricants de conserves de la Colombie Anglaise demandant de prohiber exportation aux Etats-Unis du saumon pris au Canada au moyen de rets à mailles, (rép. à int. Earle) 5426.
Sauvetage: récompenses pour sauvetage de personnes, (sub.) 5328; stations de sauvetage, (sub.) 5328.
Savard, P. V., documents relatifs à sa mission, (rép. à mot. Casgrain pour doc.) 686; 879.
Service postal pendant l'hiver entre Cap-Tourmentin et Cap-Traverse, (sub.) 5361.
Sifflets de brume, inspection, (sub.) 5908.
Signaux sous-marins, achat à Boston, combien et à quel prix achetés, (rép. à int. Kaulbach) 2204.
Sinistres maritimes, bill (n° 102) modifiant loi de 1901 y relative, 1ère l., 2712; 2e l., 5264-65; en comité, 5350; 5352; 3e l., 5355; sinistres dans les eaux canadiennes en 1903-04, (rép. à int. Daniel) 5905.
Spain, M., achat illégal d'un paletot, (rép. à int. Ingram) 5364.
Station biologique maritime, (sub.) 5361.
Steamers: deux, dont l'un, brise-glace, pour remplacer l' "Aberdeen", et l'autre pour navigation d'hiver et d'été à Québec, (sub.)

Prefontaine, Hon. J. Raymond—*Suite.*

Steamers—*Suite.*

9046 et suiv.; deux autres, dont l'un pour remplacer l'Acadia", et l'autre, le "Petrel", (sub.) 9086 et suiv.

Steamers de l'Etat, (sub.): 7697; entretien et réparations, 5266; 9044 et suiv.

Steamer "Alert", équipage et ameublement, (rép. à int. Reid) 8501.

Steamer "Canada" et autre, construction, 5360.

Steamer "Gauss", lettre, rapport ou télégramme du capitaine Bernier niant interview avec journalistes à l'arrivée de ce steamer à Québec, (rép. à motion Casgrain pour doc.) 5290; 5355.

Steamer "Gulnare", achat, 5358.

Steamer "Lady Laurier", réparations, (sub.) 7697.

Steamer "Minto", détention dans les glaces, indemnité aux marchands et expéditeurs, (sub.) 7698.

Steamer "Quadra", paie de l'équipage, etc., (rép. à int. Earle) 8364.

Steamer "Stanley", détention dans les glaces, indemnité aux marchands et expéditeurs, (sub.) 7698.

Télégraphe Marconi, station à Glace-Bay, exploitation, aide par le gouvernement. (rép. à int. Clarke) 800; diverses stations, (sub.) 5904.

Toronto, insuffisance de l'outillage, pour la navigation, près du port, (passe est), plaintes, mesures prises par le gouvernement pour y mettre fin, (rép. à int. Clarke) 4884.

Trois-Rivières, bill modifiant loi de 1889 concernant commissaires du port, retiré, 1882.

Pringle, Robert A., *Cornwall et Stormont.*

Brockville, correspondance des trains à, (observ. sur int. Taylor) 3349.

Canal de Cornwall, agrandissement, (sub.) 6732 et suiv.

Chemin de fer et Canaux, (sub.): personnel et réparations, 7621 et suiv.

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, en comité, arts 2 et 3, 3083; arts 5 et 7, 3318 et suiv., amendement, 3318, rejeté, 3326; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3546 et suiv.; 3749.

Comité de onze membres de la Chambre pour préparer et présenter bill ayant pour objet d'amender et de refondre lois concernant revenu public, etc., (observ. sur mot. Lennox pour institution de ce comité) 4377 et suiv.

Cotonnades, protection de cette industrie, (observ.) débat, 1463.

Lainages, protection de cette industrie, (observ.) débat, 1463.

Pringle, Robert A.—*Suite.*

Tabac : licences pour fabrication, révocation, (en comité sur projet de résolution Brodeur) 8646 et suiv.

Puttee, Arthur W., *Winnipeg.*

Auditeur général et contrat Davis, lettre de l'auditeur général publiée par l' "Evening Journal", (int.) 6970.

Chemins de fer, bill (n° 132) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6812 et suiv.

Chemin de fer Transcontinental-National, explorations entre Winnipeg et Québec, (int.) 553 ; emploi d'étrangers comme ingénieurs, (int.) 1150 : convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur mot. Laurier pour comité sur projet de résolution, et amend. Borden) 1612 ; bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du. (en comité) 2239 et suiv.; arts 2 et 3, 3125 ; 3156 ; arts 5 et 7, 3310 ; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3509 et suiv.

Chinois, demande d'entrée libre dans la Colombie Anglaise par les autorités de la Chine. (int.) 398.

Cigarette, prohibition, (débat sur mot. Maclaren pour comité sur projet de résolution) 356.

Compagnie électrique d'Ottawa, bill (n° 110) y relatif, en comité, 4320 et suiv.; amendement, 4320, rejeté, 4324-25.

Immigrants pauvres, (débat sur observ. Clarke) 3897 et suiv.

Immigration, (sub.) : appointements des agents et employés des agences, 7390 et suiv.

Intercolonial : frais d'exploitation, (sub.), ingérence politique, 6118 et suiv.

Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, en comité, 6540 et suiv.; 6601 et suiv.; 3e l., 8318 ; en comité, 8383 et suiv.

Ouvriers étrangers, bill (n° 162) ayant pour objet de modifier et de refondre les lois relatives à leur introduction au Canada, en comité, 8717 et suiv.; 8752 et suiv.

Postes : griefs des facteurs, défectuosités de l'Acte des postes, de 1902, pétitions reçues par le gouvernement, (int.) 2580-81 ; bill (n° 153) modifiant la loi des Postes, 2e l. et comité, 8141.

Rapide de Saint-André, travaux d'amélioration, paiement et délai aux entrepreneurs, (int.) 398.

Volailles, établissement de stations expérimentales pour l'élevage des, (int.) 685.

Winnipeg, édifice des immigrants et station postale, (sub.) 698 ; annexe aux édifices publics, (sub.) 704.

Reid, John D., *Grenville-sud.*
Alberta, baux de pâturage, (int.) 212 ; 1679.
Assiniboïa, baux de pâturage, (int.) 212 ; 1679.
Canal de Chambly, (sub.) : pour macadamiser chemin de halage, 7570 et suiv.
Canal de Cornwall, (sub.) : enlèvement des battures à l'ouest, 6434 ; creusage du bief entre Port-Colborne et Thorold, 6447 ; agrandissement, 6732 et suiv.; renforcissement et protection du bord, côté nord, (sub.) 7641 et suiv.
Canal des Galops, agrandissement, (sub.) 6380 et suiv.
Canal de Lachine, (sub.) : exhaussement de la remise n° 1, bassin Saint-Gabriel, 7637 et suiv.
Canal de la Trent, (sub.) : achat d'une machine pour dragueur, d'une chaudière et d'un barrage flottant en acier, 7566 et suiv.
Canaux, (sub.) : études et inspection, 7572 et suiv.
Chemins de fer et Canaux, (sub.) : personnel et réparations, 7620 et suiv.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, (sub.) : frais d'exploitation, salaires, etc., 6331 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, arts 2 à 11, 3368 et suiv.
Chenal du nord, creusage et barrage, (sub.) 6400 et suiv.; 6410 et suiv.
Cigarettes, prohibition, bill (n° 128), en comité, 5200.
Exposition d'Osaka, coût des marchandises y exhibées par le Canada, exportation de meubles canadiens au Japon, etc., (observ.) 4185 et suiv.
Gouverneur général, (sub.) : wagon, réparations et modifications, 7602 et suiv.
McArthur, révd George, dommage causé à sa propriété par suite du creusage du canal des Galops, (observ.) 6393 et suiv.
Ouvriers étrangers, bill (n° 162) ayant pour objet de modifier et de refondre les lois relatives à leur introduction au Canada, en comité, 8707 ; 8718 et suiv.
Phares et aides à la navigation, (sub.) 7701.
Postes, ministère, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 5655 et suiv.
Rapide des Galops, pour terminer chenal, (sub.) 6420 et suiv.; 7633 et suiv.
Ross, C. W., appointements, (sub.) 5963 et suiv.
Sauvetage, bateau et outillage de, sur le Saint-Laurent, (sub.) 7561 et suiv.
Steamers, (sub.): service entre Halifax, Saint-Jean, Terre-Neuve et Liverpool, 6293 et suiv.; steamers fédéraux, réparations au " Lady Laurier ", 7697 et suiv. ; steamers „ Minto " et " Stanley ", détention dans les glaces, indemnité aux marchands et expéditeurs, réclamation d'un clergyman, 7698.
Steamer " Alert ", équipage et ameublement, (int.) 8501.

Reid, John D.—*Suite.*

Richardson, Matthew Kendall, *Grey-sud.*
Chemins de fer de la province d'Ontario, tarifs de transport, augmentation, (débat sur observ. Broder) 2972.
Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur résolution, et amendement Borden) 1050 ; bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (débat sur motion Laurier pour 2e l.) 2096 et suiv.; (en comité) 2375 ; (débat sur motion Laurier pour 3e l.) 3459 et suiv., amendement, 3459, rejeté 3461-65.
Cigarette, prohibition, (débat sur mot. Maclaren pour comité sur projet de résolution) 343.
Exposition de Saint-Louis, envoyé d'un délégué au congrès de l'Association internationale des dentistes, (int.) 3164.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, solde de l'effectif, (sub.) 2725.
Graines de semence, bill (n° 125) concernant inspection et vente des, en comité, 5005.
Phares : inspection et aide à la navigation, (sub.) 5888.
Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, 2e l. et comité, 8210 et suiv.

Rivet, Louis Alfred Adhemar, *Hochelaga.*
Adresse en réponse ou discours du Trône, 24.
Canal de Lachine, pont Napoléon, parachèvement des travaux, (int.) 3989; pont sur le canal, en alignement avec la rue Atwater, (sub.) 8486.
Chemins à barrières de Montréal, correspondance entre département des Finances et ville de Westmount concernant achat des obligations de la Compagnie, (motion pour documents) 3994.
Code pénal de 1892, bill (n° 86) le modifiant quant aux peines imposées aux débiteurs frauduleux, en comité, 4037 et suiv.

Robinson, Jabel, *Elgin-ouest.*
Adresse en réponse au discours du Trône, 156.
Annuaire statistique, publication, (sub.) 2762 et suiv.
Auditeur général, augmentation de ses pouvoirs, (débat sur observ. et amendement Borden) 6721.
Chemins de fer : dans la province d'Ontario, tarifs de transport, augmentation, (débat sur observ. Broder) 2978 ; bill (n° 6) modifiant la loi des, (1903) 2e l., 3859 et suiv.; bill (n° 132) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6813 et suiv.; 6833 et suiv.

Robinson, Jabel—*Suite.*

Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1018 ; bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (en comité) 2297 et suiv., arts 2 à 11, 3380, amendement, 3381 ; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3556.

Chien de mer, fléau, (observ. sur mot. Borden pour doc.) 7110.

Dimanche, projet de loi relatif à l'observance du, (int.) 253.

Explication de nature personnelle, par M. Osler, au sujet de ses relations avec certaines compagnies de chemin de fer, (débat) 2917.

Fermes expérimentales, (sub.) : administration, (débat sur observ. Taylor) 7500 et suiv.

Graines de semence, inspection et vente, (observ. sur motion Fisher pour comité sur projet de résolution) 3769 ; bill (n° 125) concernant inspection et vente des, en comité, 4998 et suiv.

Houille, gisements appartenant au gouvernement, (int.) 212.

Immigrants pauvres, (débat sur observ. Clarke) 3896 et suiv.

Intercolonial : frais d'exploitation, (sub.) ingérence politique, 6217 et suiv.

Lord Dundonald, démission, débat sur amendement Borden, 5586.

Marine et Pêcheries, ministère, appointements, (sub.), état actuel du Saint-Laurent, 5089 et suiv.

Milice canadienne, bill (n° 5) Acte de la Milice, 2e l., et comité, 298; en comité, 6505 et suiv. 2e l. et comité, 8184 et suiv.

Pétrole brut, prime, (en comité sur projet de résolution Fielding) 8580.

Postes : bill (n° 153) modifiant la loi des, 2e l. et comité, 8156 et suiv.

Roche, William, *Halifax.*

Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (motion Laurier pour comité sur projet de résolution), débat, 1344-1350-1374 ; bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, arts 5 et 7, 3274.

Chien de mer, fléau, (observ. sur mot. Borden pour doc.) 7088 et suiv.

Dragage, (sub.) : Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard, 7992 et suiv.

Explication de nature personnelle, réfutation d'un de ses discours par le député de Lennox, 3993 ; 4190.

Immigrants pauvres, (débat sur observ. Clarke) 3914.

Roche, William—*Suite.*

Immigration, (sub.): appointements des agents et employés des agents, 7376 ; 7411 ; 7420.

Postes : surcroît d'ouvrage des employés à Halifax, (observ.) 5784.

Roche, William J., *Marquette.*

Arpentages: rapports, et casiers pour les conserver, (sub.) 7120 et suiv.

Bestiaux, achetés de M. S. L. Head, de Rapid-City, (int.) 4466.

Brandon, bâtiments d'immigration, destruction et reconstruction, (int.) 7459.

Chambre, besogne de la, (observ. sur mot. Laurier pour priorité des mesures du gouvernement les lundis) 5062 et suiv.

Chemin de fer Transcontinental-National, explorations à l'ouest de Winnipeg, (int.) 216; bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (en comité) 2210 ; 2272 et suiv.; arts 2 à 7, 3192-3220 et suiv., amendement, 3197, rejeté, 3236.

Délégués agricoles envoyés en Angleterre et en Irlande, nature et rétribution de leurs services, (int.) 249 ; 554 ; noms des délégués et appointements ou frais de voyage à eux payés, (mot. pour doc.) 1894.

Dixon, George, Régina, homestead à lui accordé, (int.) 6975.

Doukhobortses, addition de townships à la réserve des, (mot. pour doc.) 565.

Empois rétribués par l'Etat, personnes y nommées depuis 1896, (mot. pour doc.) 1167.

Frais de litige, paiement à Howell et Cie, (sub.) 7174 et suiv.

Immigration, (sub.): appointements des agents et employés des agences, 7421 et suiv.

Indiens, (sub.) : Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, graines de semence pour prairies et potagers, 7035 ; bêtes à cornes, 7036 ; externats, pensionnats et écoles d'industrie, 7041 ; frais judiciaires, C. H. Mahers, procureur général, contre Garrison, 7041 ; arpentages, 7043.

Instruments aratoires, remise de droits aux exportateurs, (mot. pour doc.) 565.

Jonasson, N. S., inspecteur de homesteads, démission, (int.) 800.

Lac Croche, colonisation de la réserve du, (int.) 4103.

Manitoba, concessions forestières y accordées depuis le 15 mars 1902, (mot. pour doc.) 565.

Montagnes du Canard, bois y vendu, (int.) 6632.

Quarantaine, application des règlements au Manitoba, (observ.) 4204 et suiv.; appointements des fonctionnaires, 4223 et suiv.; art vétérinaire et quarantaine des bestiaux, (sub.) 4262 et suiv.

Roche. William J.—*Suite.*

Stewart, M., rapport à son sujet, (mot. pour doc.) 7316.

Terres fédérales, (sub.) : appointements des inspecteurs, agents et sous-agents, 7158 et suiv.; protection des terres boisées, et arboriculture, Manitoba et Nord-Ouest, 7166 et suiv.; pour payer frais d'arpentage à la succession J. E. Mailhot, 7292 et suiv.

Territories du Nord-Ouest, concessions forestières y accordées depuis le 15 mars 1902, (mot. pour doc.) 565.

Township (n° 158) soumission pour coupe du bois (int.) 4468.

Winnipeg, nouvel hôtel des postes, (sub.) 696; achat de l'emplacement, (int.) 1146; paiements aux journaux de Winnipeg, (int.) 2201; 2390; au " Free Press ", 2394.

Young, Thomas, inspecteur de homesteads, démission, (int.) 800.

Rosamond, Bennett, *Lanark-nord.*

Compagnie d'assurance d'Ottawa, contre le feu, pétition pour bill la constituant en corporation, (mot. pour lecture et réception) 3259; bill (n° 122) à cette fin, 1ère l., 3756; 2e l., 4031; 3e l., 5369.

Immigrants pauvres, (débat sur observ. Clarke) 3891.

Intercolonial,—nouvelles voies de garage le long de la ligne, (sub.) 6013.

Quarantaine, appointements des fonctionnaires, (observ.) 4224.

Ross, Hon. William, *Victoria, N.-E.*

Chemins de fer, bill (n° 132) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 6812.

Chemin de fer Canada-Eastern, bill (n° 163) autorisant le gouvernement à l'acheter, 3e l., 8678.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, embranchement de Murray-Marbour et pont de Hillsborough, (sub.) 6079.

Chien de mer, fléau, (observ. sur mot. Borden pour doc.) 7083 et suiv.

Cigarette, prohibition, (débat sur mot. Maclaren pour comité sur projet de résolution) 359; prohibition, bill (n° 128), en comité, 5209 et suiv.

Explication de nature personnelle, lettre Dennis Eagan, 7645 et suiv.

Immigration, (sub.) : appointements des agents et employés des agences, 7450; 7454.

Indiens, (sub.): Ile du Prince-Edouard. secours et graines de semence, 7032 et suiv.

Intercolonial: frais d'exploitation, (sub.) ingérence politique, 6142 et suiv.

Jamesville, voie de garage, (mot.) 6051.

Ross, Hon. William—*Suite.*

Marine et Pêcheries, ministère, appointements, (sub.) frais de voiture des ministres, etc., 5075 et suiv.; primes payées aux pêcheurs, 5106 et suiv.

Milice, modification de la loi de la milice, (débat sur mot. de sir F. Borden pour comité sur projet de résolution) 2949.

Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, en comité, 6476 et suiv.; 6591 et suiv.

Pêcheries, (sub.): entrepôt frigorifique pour boitte, et séchoirs, 7694 et suiv.; bill (n° 74) modifiant la loi y relative, 2e l. et comité, 8262.

Postes: port des livres, taxe doublée, (observ.) 5786; service entre l'Angleterre et le Canada, (sub.) 6242 et suiv.

Ross, C. W. appointements, (sub.) 5977.

Sinistres maritimes, bill (n° 102) modifiant loi de 1901 y relative; en comité, 5353.

Steamers, (sub.) : service entre Québec et les ports du Saint-Laurent, jusqu'à la Malbaie et la Rivière-Ouelle, 7557.

Tarif: modifications, en comité sur projet de résolution, du 28 juin, 8990 et suiv.

Tarif de faveur, (débat sur motion Logan) 5147 et suiv.

Territoires du Nord-Ouest, insurrection de 1885, paiement des réclamations pour pertes subies, (débat sur mot. Davis pour doc.) 2858.

Ross, William, *Ontario-sud.*

Brevets d'invention de Lewis E. Curtis, bill (n° 65) les concernant, 1ère l., 1462 ; 2e l., 1838 ; en comité, et 3e l., 2742.

Chemins de fer, bill (n° 6) modifiant la loi de 1903, 2e l., 3864 et suiv.; bill (n° 132) modifiant la loi de 1903, 3e l., 7650.

Chemin de fer de Campbellford, lac Ontario et de l'Ouest, bill (n° 10) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 396; 2e l., 553; en comité et 3e l., 1600.

Chemin de fer Huron et Ontario, pétition de la Compagnie du, pour bill augmentant ses privilèges par rapport à émission d'obligations, (mot. pour lecture, réception, etc.) 3887; bill (n° 130) concernant la Compagnie du, 1ère l., 4190; 2e l., 4328; en comité et 3e l., 5099.

Coton: brut, importation, (int.) 558; (mot. pour doc.) 1894; culture au Canada, (int.) 558.

Graines de semence, bill (n° 125) concernant inspection et vente des, en comité, 5014 et suiv.

Immigrants, combien arrivés, du 1er janvier au 1er mai 1904, leur nationalité, homesteads prix par eux, (int.) 3163.

Oshawa, édifice public, construction, (sub.) 616 et suiv.

Russell, Benjamin, *Hants.*
Banque "Alliance" du Canada, pétition pour bill prolongeant délai pour obtenir certificat de la Trésorerie conformément à l'article 14 de la loi des Banques, (motion pour lecture, réception, etc.) 4461; bill (n° 140),, à cette fin, 1ère l., 5137; 2e l., 5370, en comité et 3e l., 5936.
Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 954.
Lord Dundonald, démission, débat sur amendement Borden, 5563.
Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, en comité, 6562.

Scott, Walter, *Assiniboïa-ouest.*
Arpentages: rapports, et casiers pour les conserver, (sub.) 7147 et suiv.
Banque du Nord, bill (n° 146) y relatif, 1ère l., 5745; 2e l., 5909; 5936; en comité et 3e l., 6407.
Bois, commerce de, dans la Colombie Anglaise, protection, (débat sur observ. Morrison) 2593.
Canal de la Trent, construction, (sub.) 6931 et suiv.
Chemin de fer de la Baie d'Hudson et du Nord-Ouest, bill (n° 68) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1462; en comité et 3e l., 3516.
Chemin de fer Edmonton, Athabasca et Mackenzie, bill (n° 26) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 600; 2e l., 717.
Chemins de fer du Nord-Ouest, fonctionnement, dépêche de Régina, (observ.) 3474.
Compagnie des tramways d'Edmonton, bill (n° 111) y relatif, 1ère l., 3049 ; 2e l., 3389 ; en comité et 3e l., 3389.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, au sujet de ses relations avec certaines compagnies de chemin de fer, (débat) 2888 et suiv.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, solde de l'effectif, (sub.) 2716 et suiv.
Graines de semence, disette, dépêche du village de Davidson, T. N.-O., (observ.) 2300 ; 2788.
Légaré, Jean-Louis, indemnité à lui due pour avoir déterminé Sitting Bull et ses Indiens à quitter le territoire canadien et à se rendre aux autorités américaines, (observ.) 7055.
Ouvriers étrangers, bill (n° 162) ayant pour objet de modifier et de refondre les lois relatives à leur introduction au Canada, en comité, 8722 et suiv.; 3e l., 8784 et suiv.

Scott, Walter—*Suite.*
Postes : service fait par le chemin de fer de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, interruption, dépêches reçues à ce sujet, (débat sur observ. Davis) 2383 ; ministère, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 5706.
Territoires du Nord-Ouest, insurrection de 1885, paiement des réclamations pour pertes subies, (débat sur mot. Davis pour doc.) 2854.
Yukon : gendarmerie, solde, subsistances, chauffage, éclairage, habillement, etc., (sub.) 2741.

Sherritt, John, *Middlesex-nord.*
Fermes expérimentales, (sub.) : administration, (débat sur observ. Taylor) 7491.
Grand-Bend, Ont., travaux, (int.) brise-lames, jetée, (sub.) 7950 et suiv.
Spanish-River, dragage, (sub.) 7966 et suiv.
Trois-Rivières, port, quai additionnel en eau profonde, (sub.) 7947 et suiv.

Sifton, Hon. Clifford, *Brandon.*
Alberta, baux de pâturage, (rép. à int. Reid) 212 ; 1679.
Arpentages : rapports, et casiers pour les conserver, (sub.) 7120 et suiv.
Assiniboïa, baux de pâturage, (rép. à int. Reid) 212 ; 1679.
Astronomie, études, appointements, (sub.) 7173.
Banff, T. N.-O., travaux, (sub.) 7170.
Banque canadienne du Commerce, indemnité pour services rendus au Yukon, (sub.) 9148.
Bestiaux, achetés de M. S. L. Head, de Rapid-City, (rép. à int. Roche) 4466.
Biens-fonds, titres, bill (n° 158) modifiant la loi de 1894 y relative, 1ère l., 6964; 2e l. et comité, 8829; 3e l., 8833.
Bureau impérial de placement, établissement par l'Armée du Salut, (rép. à int. R. Smith) 3166.
Cartes du Canada et des Territoires du Nord-Ouest, gravure, lithographie et impression, (sub.) 7175 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 803; bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, arts 2 à 7, 3177.
Colonisation, chemins au Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest, (sub.) 9174 et suiv.
Commission géologique, rapport, (dépôt, (sub.): appointements, 7294; études, livres, instruments, papeterie, etc., 7309 ; explorations et arpentages dans la Colombie Anglaise et le Yukon, rapports et cartes à ce

Sifton. Hon. Clifford—*Suite.*
Commission géologique—*Suite.*
sujet, 7314 ; cartes, gravures, etc., 7315 ; appointements au-dessus de $500, 7315; appareils d'essayage, produits chimiques, etc., 7315.
Délégués agricoles envoyés en Angleterre et en Irlande, nature et rétribution de leurs services, (rép. à int. Roche) 250 ; 554.
Dixon, George, Régina, homestead à lui accordé, (rép. à int. Roche) 6976.
Doukhobortses, nomination de James Mayor pour faire enquête sur différend survenu entre eux et le gouvernement, (rép. à int. Wilson) 4470.
Dragage, nouvel outillage pour les provinces d'Ontario et de Québec, (sub.) 7987 et suiv.
Dyke, John, ancien agent du gouvernement en Angleterre, allocation, (sub.) 9144.
Forêts, protection des, délibération d'une assemblée de l'Association forestière à Toronto, envoyée au gouvernement, (rép à int. Lancaster) 3797.
Frais de litige, paiement à Howell et Cie, (sub.) 7174.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, solde de l'effectif, (sub.) 2734.
Graines de semence, disette, dépêche du village de Davidson, T. N.-O., (rép. à observ. Scott) 2301 ; 2813 et suiv.
Houille, gisements appartenant au gouvernement, (rép. à int. Robinson) 213.
Immigrants : renvoyés du Canada, (rép. à int. Wilson) 1005 ; exploitation des (rép. à int. Hughes) 1225 ; combien arrivés du 1er janvier au 1er mai 1904, leur nationalité, homesteads pris par eux (rép. à int. Wm Ross) 3163 ; immigrants pauvres (débat sur observ. Clarke) 3892 et suiv.
Immigration, faux agents, (rép. à int. Smith) 5137 ; (sub.) : appointements des agents et employés des agences, 7368; 7377 et suiv.; dépenses imprévues et générales, et appointements de surnuméraires au bureau central, 7459.
Indiens, affaires des, (subsides) : appointements et dépenses casuelles, 5924 ; Indiens d'Ontario et de Québec, médecins et médicaments, 5924; rentes sous l'empire du traité, 5925 ; arpentages de réserves, 5925 ; repression de la vente de liqueurs enivrantes aux Indiens, 5928; Indiens de Doncaster, à qui indemnité pour améliorations par squatters sur réserve a-t-elle été payée, (rép. à int. Léonard) 5929; (sub.): Ontario et Québec, frais de justice en général, 7024; Nouvelle-Ecosse: appointements, 7026; secours et graines de semence, 7029; soins médicaux, 7029; Nouveau-Brunswick: appointements, 7030; soins médicaux et remèdes, 7031; crédit supplémentaire, 7055; Ile du Prince-

Sifton, Hon. Clifford—*Suite.*
Indiens—*Suite.*
Edouard: appointements et indemnités de route, 7031; secours et graines de semence, 7031-7033; soins médicaux et remèdes, 7034 ; Manitoba et territoires du N.-O.: paiements annuels, 7034 ; instruments aratoires, outils, harnais, bois, etc., 7035 ; graines de semence pour prairies et potagers, 7035 ; bêtes à cornes, 7036 ; provisions, habillements, remèdes, etc., 7038 ; habillements, distribution triennale, 7039 ; externats, pensionnats et écoles d'industrie, 7039 ; frais judiciaires, G. H. Mahers, procureur général, contre Garrison, 7041 ; arpentages, 7043 ; Sioux, 7045 ; moulins à farine et scieries, 7045; dépenses générales et administration, 7046; Colombie Anglaise : appointements, 7048 ; secours, 7048; externats, 7049; écoles d'industrie et pensionnats, 7049 ; frais de route, 7049 ; dépenses de bureau et frais divers, y compris hôpitaux, répression de la vente des spiritueux, etc., 7049 ; Yukon : secours et services de médecins, 7051 ; Indiens en général : P. H. Bryce, inspecteur médical, partie de ses appointements, 7051.
Indiens de Doncaster, indemnité aux, (rép. à int. Léonard) 997.
Indiens du Sang, leur réserve donnée à bail, à qui et pour quel prix, (rép. à int. Gilmour) 2580.
Intérieur, (sub.): ministère, gestion, appointements, 7057 ; (sub.) : Ontario et Québec, traité (n° 9) 9145 ; Mississaguas d'Alnwick, indemnité, pour îles du Saint-Laurent, 9147.
Intérieur, (rapport), 202.
Jonasson, S., inspecteur de homesteads, démission, (rép. à int. Roche) 801.
Juifs russes renvoyés de Fargo, D.N., à Winnipeg, (rép. à int. Clarke) 558.
Kéréméos, réserve indienne de, proposition de vente ou d'échange, (rép. à int. Borden) 1890.
Lac Croche, colonisation de la réserve du, (rép. à int. Roche) 4103.
Légaré, Jean-Louis, indemnité à lui due pour avoir déterminé Sitting Bull à quitter le territoire canadien et à se rendre aux autorités américaines, (rép. à observ. Scott) 7057.
Lindsay, J. B., locataire de terrain, (rép. à int. Ingram) 7316.
Lord Dundonald, démission, dépôt de correspondance par l'honorable M. Fisher, (observ.) 5347 ; démission, lettre de W. T. R. Preston dans le "Times", (rép. à int. Clarke) 6094 ; 6641 ; 6767.
McCreary, William F., député de Selkirk, décès, éloge, 2625.
Macoun, John et James M., emploi, (rép. à int. Davis) 997.

Sifton, Hon. Clifford—*Suite.*

Minerai, fonte au moyen de l'électricité, rapport du Dr. Haanel, (rép. à int. Clarke) 5427.

Montagnes du Canard, bois y vendu, (rép. à int. Roche) 6632.

Ouvriers étrangers, bill (n° 162) ayant pour objet de modifier et de refondre les lois relatives à leur introduction au Canada, 3e l., 8788.

Paget, F. H., premier commis, (sub.) 9144.

Parc d'Yoho, travaux, (sub.) 7172 et suiv.

Petit lac des Esclaves et lac aux Esturgeons, travail fait par Indiens et Métis sur chemin d'hiver entre ces deux lacs, (sub.) 9163.

Price, D. H., achat de sa collection de spécimens géologiques du Canada, (sub.) 9145.

Scrip des Métis, commission, (rép. à int. La-Rivière) 214.

"Squatters" de la réserve indienne du Sault Saint-Louis et du lac des Deux-Montagnes, emploi par le gouvernement des deniers votés comme indemnité aux, (rép. à int. Léonard) 997.

Stewart, M., rapport à son sujet, (rép. à mot. Roche pour doc.) 7316.

Terres fédérales : Manitoba, Nord-Ouest et Yukon, publication dans journaux canadiens des minéraux y découverts, (rép. à int. Clarke) 2835 ; vendues ou louées à M. Bostock, (Colombie-Anglaise) (rép. à int. Casgrain) 3472 ; (sub.) : appointements du commissaire, 7151 ; du directeur des mines, 7151 ; des inspecteurs, agents et sous-agents, 7158 ; des commis surnuméraires, y compris annonces, etc., 7165 ; protection des terres boisées et arboriculture, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, 7166 ; pour payer frais d'arpentage à la succession J. E. Mailhot, 7291; service extérieur, appointements, (sub.) 9147.

Territoires du Nord-Ouest, emplacement de villes, convention du gouvernement avec le Pacifique, (rép. à int. Lancaster) 1152 ; insurrection de 1885, paiement des réclamations pour pertes subies, (débat sur mot. Davis pour doc.) 2857.; bill (n° 117) modifiant la loi relative à la représentation des, 2e l, 4040 et suiv.; gouvernement, (sub.) : régistraires, 7117 ; aliénés malades, 7117 ; écoles, commis, impressions, etc., 7117.

Township n° 1158, soumissions pour coupe du bois, (rép. à int. Roche) 4468.

Vancouver, bureau d'essai, entretien, (sub.) 7175.

Winnipeg, exposition nationale de 1904, (sub.) 2779 et suiv.

Young, Thomas, inspecteur de homesteads, démission, (rép. à int. Roche) 800.

Yukon : Représentation, (rép. à int. Casgrain) 210 ; concession Treadgold, commission, rapport, (rép. à int. Casgrain) 212 ;

Sifton, Hon. Clifford—*Suite.*

Yukon—*Suite.*

nomination de M. le Juge Britton comme commissaire, (rép. à mot. Casgrain pour doc.) 220 ; (rép. à int. Borden) 1154 ; concession Treadgold, nouvelle commission au juge Britton, quand rapport sera-t-il fait, (rép. à int. Casgrain) 3798 ; route d'Edmonton vers, renseignements sur avantages ou dangers d'icelle, (rép. à int. Clarke) 3991; bill (n° 118) modifiant la loi de 1902 concernant la représentation du, 2e l., 4044, concession Treadgold, enquête, rapport, (rép. à mot. Borden pour doc.) 5646 ; (sub.): administration, appointements et autres frais, 7118 ; allocation au conseil pour besoins locaux, routes et édifices publics, 7119 ; règlements de l'exécutif y relatifs, (motion pour approbation par la Chambre) 8770.

Sinclair, John H., *Guysborough.*

Chien de mer: salé comme appât, expérience par le gouvernement, (int.) 3343; fléau, (observ. sur mot. Borden pour doc.) 7079 et suiv.

Intercolonial: frais d'exploitation. (sub.) ingérence politique, 6113 et suiv.; 6187 et suiv.

Marine et Pêcheries, ministère, appointements, (sub.); primes aux pêcheurs, 5131 et suiv.

Terre-Neuve, agent commercial du gouvernement à, (int.) 2833.

Smith, Ernest D., *Wentworth-sud.*

Adresse en réponse au discours du Trône, (débat) 148.

Budget: débat sur motion Fielding pour comité, exposé budgétaire, 4607 et suiv.

Chambre, besogne de la, (observ. sur mot. Laurier pour abandon de certains bills) 8372 et suiv.

Chemins de fer, ventilation des wagons, correspondance entre le ministère de, l'Agriculture et les compagnies, (mot. pour doc.) 220; 565.

Chemin de fer Canada-Eastern, achat par le gouvernement, (observ. sur mot. Emmerson pour comité sur projet de résolution) 8337 et suiv.; 8347 et suiv.; 8355 et suiv.

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, (débat sur motion Laurier pour 3e l.) 3537 et suiv.

Compagnie électrique d'Ottawa, bill (n° 110) y relatif, en comité, 4317 et suiv.

Confitures falsifiées: peines imposées pour vente, mesures prises ou à prendre pour empêcher vente, (int.) 8136.

Farine, étalons, fixation des, (int.) 6635.

Fermes expérimentales, administration, (débat sur observ. Taylor) 7289.

Smith, Ernest D.—*Suite.*
Ficelle d'engerbage, quantité fabriquée au Canada ou y importée en 1891, 1896 et 1901, (int.) 799.
Fil de fer barbelé, quantité fabriquée au Canada ou y importée en 1891, 1896, et 1901, (int.) 799.
Malles canadiennes pour l'Angleterre, (int.) 216.
Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, interprétation du mot "corps", (int.) 8135; en comité, 8398 et suiv.
Otter, col. D. O., ses services pendant l'incursion des Féniens, en 1870, (int.) 8500.
Phares: inspection, et aide à la navigation, (sub.) 5897 et suiv.
Pommes, expédition en Europe via Montréal, quantité et prix, (int.) 685; compartiments et ventilation des steamers, inspection (int.) 802; 1004.
Postes: malles canadiennes pour l'Angleterre, poids et transport par steamers subventionnés et non subventionnés, pour l'année expirée le 31 décembre 1903, (int.) 215; service entre l'Angleterre et le Canada, (sub.) 6255 et suiv.
Produits périssables, transport, (observ.) débats, 8014 et suiv.; amendement, 8030; rejeté, 8044.
Sifflets de brume, inspection, (sub.) 5908.
Steamers: ventilation, correspondance avec compagnies, (mot. pour doc.) 223; conventions avec compagnies subventionnées, (mot. pour doc.) 223; steamers transatlantiques, données thermographiques prises à bord, (mot. pour doc.) 223; ligne de Manchester, contrat pour service en 1903, (mot. pour doc.) 1896; compartiments frigorifiques et ventilation pendant la dernière saison, (int.) 4545.
Steamer "Lake Champlain," inspection des ventilateurs, (int.) 1370.

Smith, Ralph, *Vancouver.*
Actes de la Colombie-Anglaise non sanctionnés par le parlement fédéral, (int.) 998.
Bureau impérial de placement, établissement par l'Armée du Salut, (int.) 3165.
Chambre, besogne de la, (observ. sur mot. Laurier pour priorité des mesures du gouvernement les lundis) 5063.
Chemin de fer Transcontinental-National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, art 2 et 3, 3144; arts 5 et 7, 3311; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3536 et suiv., état faisant connaître Américains employés aux travaux d'exploration, (mot. pour doc.) 3803, retirée, 3804; étrangers employés contrairement à la loi et renvoyés, leurs noms, (int.) 6975.

Smith, Ralph—*Suite.*
Chinois, entrant en Canada sans payer taxe, lacunes dans l'acte concernant leur exclusion, (int.) 1003.
Compagnie électrique d'Ottawa bill (n° 110) y relatif, en comité, 4278 et suiv.
Exportation en Afrique australe en 1901-1902 et en 1902-1903, (int.) 5340.
Immigration, dans la Colombie-Anglaise, veto à l'acte y relatif, (int.) 997; immigration chinoise, taxe de $500, mise en vigueur de l'acte fédéral y relatif, (int.) 998; faux agents, (int.) 5137.
Intercolonial, renvoi d'employés, (F. Léger et F. B. Wood) (int.) 3473.
Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, en comité, 8390.
Mines de la Colombie-Anglaise, règlements, veto à l'acte y relatif, (int.) 998.
O'Donoghue, agent contrôleur des salaires au département du Travail, ingérence politique, (débat sur observ. Smith) 4133 et suiv.
Ouvriers: combien d'entreprises publiques adjugées avec obligation aux entrepreneurs de leur payer un juste salaire, (int.) 4469; (mot. pour doc.) 5159; ouvriers étrangers, bill (n° 162) ayant pour objet de modifier et de refondre les lois relatives à leur introduction au Canada, en comité,, 8710 et suiv.
Pêcheries, bill (n° 74) modifiant la loi y relative, 2e l., et comité, 8263; 8329 et suiv.
Steamers, service direct entre le Canada et le Mexique, approbation des tarifs par le gouvernement, etc., (int.) 4751.
Sydney, N.-E., grève à l'aciérie Dominion, (int.) 4269.
Travail: dans la Colombie Anglaise, impression de la preuve faite devant la commission y relative, (int.) 1001; frais de la commission instituée en 1886 pour faire enquête sur les relations entre le capital et le travail au Canada, (int.) 4881.
Unions ouvrières, bill (n° 35) concernant les étiquettes des, 1ère l., 877; (mot. pour rayer du feuilleton l'ordre du jour relatif à ce bill) 4268; enregistrement des étiquettes et imposition d'amendes pour emploi des étiquettes ainsi enregistrées, (mot. pour comité sur projet de résolution) 4752; bill (n° 135) à cette fin, 1ère l., 4763; (mot. pour 2e l.) 3871.

Sproule, Thomas S., *Grey-est.*
Acton-Vale, édifice public, construction, (sub.) 670 et suiv.
Agriculture: ministère, appointements et dépenses casuelles, y compris appointements de MM. Kilgallin, Bourret et Foley, (sub.)

Sproule, Thomas S.—*Suite.*
Agriculture—*Suite.*
2745 et suiv.; industrie laitière, bestiaux, volailles, graines et fruits, etc., (sub.) 7503-7522 et suiv.; comité, (observ. sur mot. Douglas pour impression et distribution d'exemplaires de dépositions) 8243.
Arpentages : rapports, et casiers pour les conserver, (sub.) 7145 et suiv.
Astronomie : études, appointements, (sub.) 7174.
Auditeur général, augmentation de ses pouvoirs, (débat sur observ. et amendement Borden) 6685 ; bureau, dépenses casuelles, (sub.) 9165 et suiv.
Baie Georgienne, navigation d'hiver, bateau brise-glace, (int.) 1222.
Banff, T.N.-O., travaux, (sub.) 7170 et suiv.
Banques, bill (n° 160) modifiant la loi y relative, 2e l. et comité, 7895.
Belleville, arsenal, construction, (sub.) 528 et suiv.
Bills d'intérêt privé, prolongation de délai, (observ. sur motion Johnston) 5254.
Canal de Cornwall, (sub.), contrat Davis, 8630 et suiv.
Canal des Galops, agrandissements, (sub.) 6390 et suiv.
Canal du Sault-Sainte-Marie, construction, (sub.) 6905 et suiv.
Canal de la Trent, construction, (sub.) 6915 et suiv.
Canal Welland, matériel d'éclairage électrique, (sub.) 6885 et suiv.
Capitaines et seconds de navires, examen, (sub.), le "Gauss", 5297.
Cartes du Canada et des territoires du Nord-Ouest, gravure, lithographie et impression, (sub.) 7175 et suiv.
Chambre, besogne de la, (observ. sur mot. Laurier pour priorité des mesures du gouvernement les lundis) 5062 ; mesures du gouvernement pour la session actuelle, (observ. sur int. Borden) 6875 ; int. 7461; employés, apointements, (sub.) 9108 et suiv.
Chemins à barrières de Montréal, abolition de la commission des, débat sur motion Monk) 588.
Chemins de fer ; dans la province d'Ontario, tarifs de transport, augmentation, (débat sur observ. Broder) 2965 et suiv.; bill (n° 6) modifiant la loi des, (1903), 2e l., 3853 et suiv.; bill (n° 132) modifiant la loi de 1903, en comité 6784 ; 6792 et suiv. ; 6804 et suiv.; 6837 et suiv.; 3e l., amendement Maclean, 7661 et suiv.; subventions, bill (n° 157) y relatif, 2e l. et comité, 8236 et suiv. ; (sur mot. Emmerson pour comité sur projet de résol.) 8909 ; en comité, 8915 et suiv.; bill (n° 171) autorisant subventions, en comité, 9188, amendement, 9188, rejeté, 9188.

Sproule, Thomas S.—*Suite.*
Chemin de fer de Brantford à Hamilton, bill (n° 22) concernant la Compagnie du, (en comité) 1837.
Chemin de fer Canada-Eastern, achat par le gouvernement, (observ. sur mot. Emmerson pour comité sur projet de résolution) 8359.
Chemin de fer de l'Erié à la rivière Détroit, pétition de la Compagnie du, pour bill d'intérêt privé, (observ. sur mot. Sutherland) 2958.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, freins et signaux à air Westinghouse, (sub.) 6066 et suiv.; embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, (sub.) 6084 et suiv.; (sub.) : frais d'exploitation, salaires, etc., 6302 et suiv.
Chemin de fer du Sud du Canada, bill (n° 40) concernant la Compagnie du, (observ. sur mot. Ingram pour adop. des amendements du Sénat) 6935 et suiv.
Chemin de fer de Témiscouata, bill (n° 144) modifiant l'Acte relatif à la Compagnie du, 2e l. et comité, 6877 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental-National, correspondance relative à la convention supplémentaire, (mot. pour impression immédiate) 551 ; convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 976 ; 1718 ; division de l'Est, institution de la commission de construction, (int.) 1223 ; bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (mise aux voix de l'amendement Clarke) 2074 et suiv. ; en comité, art. 1, 3016 ; 3046 ; art. 2 à 7, 3202-3236 et suiv.; arts 5 et 7, 3286, amendement, 3286, rejeté, 3296 ; arts 2 à 11, 3358 et suiv.; (sur mot. Laurier pour 3e l.) 3450 et suiv., amendement, 3450, rejeté, 3451; débat sur motion Laurier pour 3e l., 3534 et suiv.; 3742 ; soumissions et aide pour construction, (observ. sur mot. Barker pour doc.) 4011 et suiv.; études topographiques et autres dépenses, (sub.) 9091 et suiv.
Cigarette, prohibition, (débat sur mot. Maclaren pour comité sur projet de résolution) 342 ; prohibition, bill (n° 128), en comité, 5210.
Collingwood, port, améliorations, (sub.) 7859 et suiv.
Colonisation, chemins au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, (sub.) 9177 et suiv.
Commission des chemins de fer, décision in re communication de Port-Arthur et Fort-William avec stations et propriétés du Pacifique Canadien, (mot. pour doc.) 565.

Sproule, Thomas S.—*Suite.*
Commission géologique, (sub.) : appointements, 7294 et suiv.; études, livres, instruments, papeterie, etc., 7309 et suiv.
Compagnies, bill (n° 75) modifiant la loi de 1902 y relative; en comité, 5160 et suiv.; bill (n° 164) du Sénat modifiant la loi de 1902 y relative, 2e l., 8964 et suiv.; 9024 et suiv.
Compagnie d'amélioration de la rivière Thompson, bill (n° 79) la constituant en corporation, (observ. sur mot. Galliher pour adoption des amendements du Sénat) 8076 et suiv.
Compagnie d'assurance "Mutual Reserve", bill (n° 161) du Sénat, en comité, 8795 et suiv.
Compagnie d'éclairage et de force motrice de Rio de Janeiro, bill (n° 142) y relatif, 2e l., 5372.
Compagnie électrique d'Ottawa, bill n° 110) y relatif, en comité, 4233 et suiv.
Compagnie des houillères de l'Ouest canadien, bill (n° 80) y relatif, en comité, 6175 et suiv.; amendements du Sénat, 7828.
Crédit provisoire, (observ. sur mot Fielding) 6726.
Douanes, appointements, (sub.) 1811 ; 1842 ; 1869 ; 1914 et suiv.
Edifices publics, loyers, (sub.), 7730 et suiv.; chauffage, 7735 et suiv.
Elections fédérales, bill (n° 148) modifiant la loi de 1900 y relative, en comité, 7769 et suiv.
Election générale, aura-t-elle lieu cette année, dépêche de Brandon à ce sujet, etc., (int.) 8643.
Emprunts temporaires en souffrance, montant emprunté, taux de l'intérêt et conditions du remboursement, (int.) 2204.
Explication de nature personnelle par M. Osler, au sujet de ses relations avec certaines compagnies de chemin de fer, (débat) 2916 et suiv.
Fermes expérimentales, (sub.) 5020 et suiv.; administration, (débat sur observ. Taylor) 7480 et suiv.
Fort-William, édifice public, construction, (sub.) 538 et suiv.
Feuilleton, rédaction du, (observ.) 995.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, solde de l'effectif, (sub.) 2715 ; indemnités aux membres pour blessures corporelles reçues au service, (sub.) 8074.
Glace-Bay, port, améliorations, (sub.) 7746 et suiv.
Gobeil, Joseph, employé au Yukon, (débat sur observ. Broder) 9191 et suiv.
Goderich, port, travaux, (sub.) 7864 et suiv.
Graines de semence, bill (n° 125) concernant inspection et vente, en comité, 5012 et suiv; bill (n° 151) constituant en corporation l'association des producteurs de, 2e l., 7325; en comité, 7330 et suiv.
Grand-Bend, brise-lames, jetée, (sub.) 7954 et suiv.
Grande-Vallée, jetée, (sub.) 7876 et suiv.
Gregory, lieut-col., démission, (débat sur observ. Lancaster) 7840.
Guelph, salle d'exercices, construction, (sub.) 541.
Hawkesbury, édifice public, construction (sub.) 548 et suiv.
Immigrants pauvres, (débat sur observ. Clarke) 3900.
Immigration, (sub.) : appointements des agents et employés des agences, 7390 et suiv.
Indiens, sub.: arpentage des réserves, 5926 ; Nouvelle-Ecosse, appointements des employés, 7026 et suiv.
Inspection générale, bill (n° 124) modifiant la loi y relative, 2e l. et comité, 8167 et suiv.
Institut impérial, étalage canadien, renouvellements et améliorations, (sub.) 3764 et suiv.
Intercolonial, (sub.): frais d'exploitation, (sub.) ingérence politique, 6110 et suiv.; 6186 et suiv.; embranchement de Windsor, 6301 et suiv.
Interpellations, procédure à suivre, question de privilège, 1240.
Jackson, J. B., agent de commerce du Canada à Leeds, Angleterre, nomination, (débat sur observ. Bennett) 7923 et suiv.
Lac Supérieur, navigation d'hiver, bateau brise-glace, (int.) 1222.
Lainages et cotonnades, protection de cette industrie, (débat sur observ. Pringle) 1482.
Législation à être proposée par le gouvernement pendant la session de 1904, (int.) 5019.
Lord Dundonald, démission, paroles de M. Lemieux, (débat sur observ. Borden) 7225; départ de lord Dundonald, (motion pour suspension de la séance jusqu'à neuf heures) 7645.
McCreary, William F., député de Selkirk, décès, éloge, 2625.
Marine et Pêcheries, ministère, appointements, (sub.) publication d'une brochure, frais de voiture des ministres, etc., 5065 et suiv.; primes payées aux pêcheurs, 5106 et suiv.
Milice, augmentation de solde, (int.) 5341.
Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, 2e l. et comité, 8182 et suiv.
Ottawa, (sub.): édifices publics, éclairage, etc, 7725 et suiv.
Ouvriers étrangers, bill (n° 162) ayant pour objet de modifier et de refondre les lois relatives à leur introduction au Canada, en comité, 8687 et suiv.; 3e l., 8782 et suiv.

Sproule, Thomas S.—*Suite.*
Pagé, Hubert F., réclamation contre le gouvernement des Etats-Unis pour remboursement d'argent payé à titre de droits sur chevaux reproducteurs par lui expédiés dans ce pays-là, (int.) 2833; (observ.) 9029.
Parc d'Yoho, travaux, (sub.) 7172 et suiv.
Pêche, droit de pêche dans la Baie d'Hudson, concession et conditions, (int.) 2134.
Pêcheries: de Terre-Neuve, entrée du poisson de ces pêcheries en franchise aux Etats-Unis, (débat sur observ. Kaulbach) 2138; (sub.) inspecteurs, surveillants et gardiens, appointements, 7675 et suiv.
Pénitenciers en général, surveillance des forçats libérés sur parole ou définitivement, 8064 et suiv.
Phares: appointements et allocations des gardiens, (sub.) débat sur question incidente soulevée par M. Lefurgey, 5404 et suiv.; entretien et réparations, (sub.) 5874 et suiv.; 9057 et suiv.
Photographe du gouvernement, Travaux publics, appointements, (sub.) 8003.
Piscifactures, nouvelles, construction et entretien, (sub.) 9073.
Postes: port des livres, taxe doublée, (observ.) 5788 et suiv.; appointements, pour parfaire jusqu'au 30 juin 1904, (sub.) 5922 et suiv.; service entre l'Angleterre et le Canada, (sub.) 6236 et suiv.; bill (n° 153) modifiant la loi des, 2e l. et comité, 8138 et suiv.; 8156.
Produits agricoles et maraîchers, nécessité d'y accorder plus de protection, (débat sur observ. Blain) 4087 et suiv.
Produits périssables, transport, (débat sur observ. Smith) 8035 et suiv.
Quarantaine: inspection des passagers à bord des navires, etc., 4213 et suiv.; service à Victoria, C.-A., achat d'un nouveau steamer, (sub.) 4259.
Rapide des Galops, pour terminer chenal, (sub.) 6425.
Recensement, production industrielle, (int.) 1222.
Revenu de l'intérieur, ministère: appointements et dépenses casuelles, (sub.) 3954 et suiv.; fourniture d'alcool méthylique aux fabricants, (sub.) 3969 et suiv.
Sault Sainte-Marie, port, améliorations, y compris dragage, (sub.) 7964.
Sept-Iles, quai, (sub.) 7934 et suiv.; 8084 et suiv.
Sloan, W., courrier-convoyeur, blessé, allocation de parcours, (sub.) 5916.
Spanish-River, dragage, (sub.) 7965 et suiv.
Steamers, deux, dont l'un, brise-glace, pour remplacer l' "Aberdeen", et l'autre pour navigation d'hiver et d'été à Québec, (sub.) 9047 et suiv.; (sub.): service entre Saint-

Sproule, Thomas S.—*Suite.*
Jean et Halifax ou l'un ou l'autre de ces ports et les Antilles et l'Amérique du Sud, 6298 et suiv.
Steamers de l'Etat, entretien et réparations, (sub.) 9045.
Tabac: licences pour fabrication, révocation, (débat sur mot. Brodeur pour comité sur projet de résolution) 8514; 8527 et suiv.
Tarif de faveur, (débat sur motion Logan) 5145 et suiv.
Taschereau, R. E. A., appointements, (sub.) 9170 et suiv.
Téléphones, nationalisation des, (débat sur observ. Maclean) 3056 et suiv.
Terres fédérales, (sub.): appointements du directeur des mines, 7153 et suiv.; protection des terres boisées, et arboriculture, Manitoba et Nord-Ouest, 7166 et suiv.
Travaux publics, appointements, (sub.),transfert de certains services au ministère de la Marine, (débat sur observ. Taylor) 440 et suiv.
Transports, commission, dépenses, (sub.) 8003.
Trois-Rivières, port, quai additionnel en eau profonde, (sub.) 7945 et suiv.
Vancouver, bassin de radoub, construction, (débat sur observ. Lennox) 9205.
Walkerton, irrégularité du service postal, (débat sur mot. Donnelly pour doc.) 596.
Wiallard, R. A., appointements, (sub.) 9107 et suiv.
Yukon: gendarmerie, solde, subsistances, fourrage, chauffage, éclairage, habillement, etc., (sub.) 2740 et suiv.; édifices publics, réparations, combustible, éclairage, service d'eau et appointements des gardiens, (sub.) 7737 et suiv.; concession Treadgold, commission d'enquête, rapport, (observ. sur mot. Borden pour doc.) 7903 et suiv.; secours et assistance de médecin, (sub.) 9191.

Stewart, Duncan Alexander, *Lisgar.*
Chemin de fer de la Baie James, bill (n° 49) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1064; 2e l., 1349; en comité et 3e l., 2168.
Chemin de fer Canadien du Nord, 256,000 acres de terre acquis par la Compagnie du, et auxquels a droit le gouvernement du Manitoba, (mot. pour doc.) 5158.
Compagnie d'exploitation forestière et de développement d'Okotoks et de High-River, bill (n° 51) la constituant en corporation, 1ère l., 1065; 2e l., 1349; en comité et 3e l., 3088.

Stephens, Geo., *Kent, Ont.*
Animaux, maladies contagieuses, (en comité sur projet de résolution Fisher) 8549.
Inspection générale, bill (n° 124) modifiant la loi y relative, 2e l. et comité, 8161-67.

Sutherland, Hon. James, *Oxford-nord.*
Acton-Vale, édifice public, construction, (sub.) 509 ; 662.
Alexandria, Ont., édifice public, construction, (sub.) 510 ; 644.
Bassins de radoub sur la côte du Pacifique, subvention pour construction ou agrandissement, (rép. à int. Taylor) 247.
Belleville, arsenal, construction, (sub.) 528.
Berlin, édifice public, améliorations et agrandissement, (sub.) 532.
Bowmanville, édifice public, construction, (sub.) 532.
Brantford, salle d'exercice, agrandissement, (sub.) 532.
Bridgeburg, édifice public, construction, (sub.) 532.
Bronte, personnes employées aux travaux du port, de 1900 à 1904, (rép. à int. Henderson pour doc.) 1889.
Calgary, entrepôt de vérification, annexe, (sub.) 704 ; bureau de poste, aménagement, (sub.) 704.
Commerce, (rapport) 203.
Campbellton, édifice public, (sub.) 465.
Charlottetown, I.P.-E., édifice public, améliorations et agrandissements, (sub.) 464.
Chatham, arsenal, construction, (sub.) 534.
Chemin de fer Transcontinental-National, protection contre emploi d'arpenteurs étrangers, instructions au département du Travail, (rép. à int. Clarke) 558.
Clinton, bureau de poste, construction, (sub.) 534.
Cobourg, arsenal, construction, (sub.) 534.
Cour Suprême, insuffisance de l'édifice y affecté, (rép. à observ. Casgrain) 630.
Deseronto, édifice public, construction, (sub.) 538.
Douanes, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 1952 et suiv.
Drague aspirante pour les provinces maritimes, construction, (rép. à int. Bell) 1677.
Drapeau sur édifices du parlement, (rép. à observ. Bourassa) 219.
Edifices publics, provinces maritimes, (sub.) 477 ; province d'Ontario, loyers, améliorations, etc., 538 ; province de Québec, (sub.) 687 ; Manitoba, renouvellements et améliorations, (sub.) 693 ; Territories du Nord-Ouest, renouvellements et réparations, (sub.) 704.
Edmonton, prison, construction, (sub.) 705.
Fort-William, édifice public, construction, (sub.) 538.
Fort-William, édifice public, construction, (sub.) 538.
Grain, transport à Halifax par l'Intercolonial pour l'exportation, (rép. à int. Kemp) 335.
Grosse-Ile, quarantaine, (sub.) 673.

Sutherland, Hon. James—*Suite.*
Guelph, salle d'exercices, construction, (sub.) 539 ; 655 ; édifice public, agrandissement, (sub.) 541 ; 655.
Halifax, édifice pour les immigrants, (sub.) 463-464 ; 507 ; nouvel édifice public, (sub.) 508.
Hawkesbury, édifice public, construction, (sub.) 548.
Imprimerie de l'Etat, annexe à l'épreuve du feu pour emmagasinage de la matière composée, (sub.) 627.
Intercolonial, destitution d'employés à Saint-Jean, N.-B., (rép. à int. Daniel) 334.
Kingston, collège militaire, écuries, (sub.) 603 ; annexe, gymnase, (sub.) 605.
Lévis, édifice public, construction, (sub.) 674.
London, salle d'exercices et arsenal. (sub.) 606.
Longueil, édifice public, construction, (sub.) 675.
Macleod, palais de justice, construction, (sub.) 706.
Magog, édifice public, construction, (sub.) 688.
Malles, transport entre Sackville et Cap-Tourmentin, (rép. à int. Lefurgey) 561.
Monnaies, hôtel des, emplacement et construction, (rép. à int. Kemp) 246.
Moosejaw, édifice public, (sub.) 707.
Montréal, loyer payé par le gouvernement, (rép. à int. Monk) 555 ; agrandissement du bureau de poste, augmentation et rétribution du personnel, (rép. à int. Monk) 555-556 ; entrepôts de douane, améliorations, (sub.) 688 ; édifice pour bureau du Revenu de l'intérieur, construction, (rép. à int. Gallery) 689; édifices publics, améliorations, (sub.) 690.
Nanaïmo, édifice public, annexe, (sub.) 708.
Oshawa, édifice public, construction, (sub.) 613.
Ottawa, observatoire, (sub.) 457 ; hôtel des Monnaies, (sub.) 458 ; musée Victoria et autres édifices, (sub.) 460 ; loyer payé par le gouvernement (rép. à int. Monk) 555 ; bureau de douane, construction, (rép. à int. Birkett) 556 ; édifice de l'ouest, ascenseur, (sub.) 625 ; pavage en face des édifices du parlement, (sub.) 626 ; nouveau hangar à charbon, (sub.) 627.
Parlement, danger des ascenseurs, (rép. à observ. Macpherson) 2480.
Peterborough, arsenal, construction, (sub.) 631.
Pointe-Prim, jetée, construction, (rép. à int. Hackett) 1676.
Prince-Albert, palais de justice et bureau de poste, (sub.) 707.
Pugwash, N.-E., directeur de la poste, décès et remplacement, (rép. à int. Bell) 1679.

Sutherland, Hon. James—*Suite.*
Québec, édifice des immigrants, améliorations, (sub.) 690 ; brise-lames sur le quai du Roi, (sub.) 690 ; hôpital des immigrants, (sub.) 691 ; hôtel des postes, améliorations, (sub.) 691.
Rapide de Saint-André, travaux d'amélioration, paiement et délai aux entrepreneurs, (rép. à int. Puttee) 398.
Red-Deer, palais de justice, etc., et bureau des terres, (sub.) 708.
Richibouctou, édifice public, (sub.) 466.
Rossland, salle d'exercices, construction, (sub.) 709.
Sainte-Catherine, salle d'exercices, construction, (sub.) 637.
Saint-Hyacinthe, salle d'exercices, (sub.) 692 ; édifices publics, (sub.) 692.
Saint-Jean, N.-B., station de quarantaine, service de l'eau, drainage, chauffage, (sub.) 466 ; édifices publics, améliorations et réparations, (sub.) 466.
Saint-Jean, P. Q., entrepôt de vérification, (sub.) 692; édifice public, (sub.) 692; choix de l'emplacement et adjudication de l'entreprise, (rép. à int. Monk) 1891 ; 1893.
Saint-Louis du Mile-End, édifice public, (sub.) 692.
Saint-Marie, édifice public, construction, (sub.) 637.
Sault Sainte-Marie, édifice public, construction, (sub.) 645.
Secrétariat d'Etat, (rapport) 203.
Sherbrooke, salle d'exercices, (sub.) 692.
Stratford, salle d'exercices, construction, (sub.) 646.
Sydney, N.E., appointements du directeur du bureau de poste, (rép. à int. Taylor) 250 ; édifice public, agrandissement, (sub.) 509.
Sydney-Mines, édifice public, construction, (sub.) 509.
Terrebonne, édifice public, (sub.) 692.
Territoires du Nord-Ouest, palais de justice, (sub.) 704.
Thetford-Mines, édifice public, (sub.) 693.
Toronto, (sub.) ; salle d'exercices, agrandissement, 649 ; entrepôts de vérification, agrandissement, 650 ; poudrière, construction, 651 ; hôtel des postes, nouvel étage, et ameublement, 651.
Toronto-Jonction, édifice public, construction, (sub.) 654.
Travaux publics, (rapport) 203 ; appointements, (sub.) transfert de certains services au ministère de la Marine, (rép. à observ. Taylor) 438 et suiv.
Vancouver, hôtel des postes, construction, (sub.) 712 ; cale-sèche, (rép. à mot. Borden pour doc.) 1888.
Walkerton, irrégularité du service postal, (débat sur mot. Donnelly pour doc.) 595.

Sutherland, Hon. James—*Suite.*
Wilson's Beach, brise-lames, coût et état des travaux, (rép. à int. Ganong) 557.
Wingham, édifice public, construction, (sub.) 654.
Winnipeg, édifice affecté aux munitions de guerre, (sub.) 693 ; édifice des immigrants et station postale, (sub.) 693 ; poudrière, (sub.) 695 ; nouvel hôtel des postes, (sub.) 695 ; logements pour sous-officiers, (sub.) 703 ; annexe aux édifices publics, (sub.) 703.
Woodstock, arsenal, construction, (sub.) 477 ; 654.

Sutherland, Robert Franklin, *Essex-nord.*
Banque Pacifique du Canada, bill (n° 159) y relatif, 1ère l., 7065 ; 2e l., 7828.
Chemin de fer de l'Erié à la rivière Détroit, pétition de la Compagnie du, pour loi autorisant construction de certains embranchements, (mot. pour lecture, réception et renvoi au comité des ordres permanents) 2627; 2958 ; bill (n° 105) concernant la Compagnie du, 1ère l., 3049 ; 2e l., 3159 ; en comité et 3e l., 3796.
Christian, Annie, bill (n° 155) pour lui faire droit, 1ère l., 6765 ; 6873.
Lord Dundonald, démission, paroles de M. Lemieux, (débat sur observ. Borden) 7201.
Sept-Iles, quai, (sub.) 8115 et suiv.

Talbot, Onesiphore Ernest, *Bellechasse.*
Chemin de fer de Québec au lac Huron, bill (n° 43) y relatif, 1ère l., 1064, 2e l., 1349 ; en comité, 2386; 2389; 3e l., 2390.
Chemin de fer Terminal de Montréal, bill (n° 120) concernant la Compagnie du, (mot. pour renvoi au comité des chemins de fer) 6872.
Chemin de fer Transcontinental-National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, arts 2 à 11, 3417.
Intercolonial, service des trains, nouvelle parue dans le "Canada", (int.) 3345.
Milice, modification de la loi de la Milice, (débat sur mot. de sir F. Borden pour comité sur projet de résolution) 2945.
Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, en comité, 6561 et suiv.; 8179 et suiv.; 8220 ; 3e l., 8311 ; 8319.
Ouvriers étrangers, bill (n° 162) ayant pour objet de modifier et de refondre les lois relatives à leur introduction au Canada, en comité, 8746 et suiv.
Pilotage : bill (n° 100) modifiant l'Acte y relatif, 2e l., et comité, 4117 et suiv.
Postes, services dans le comté de Dorchester, (sub.) 9139.
Revenu de l'intérieur, fourniture d'alcool méthylique aux fabricants, (sub.) 3978.

Tarte, Hon. Joseph Israel, *Sainte-Marie, Montréal.*

Chemin de fer Transcontinental National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, 2506 et suiv.

Laprairie, inondations, moyens à prendre pour les prévenir, (rép. à observ. Monet) 1160.

Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, 2e l. et comité, 278 et suiv.

Steamers, (sub.) service entre Québec et les ports du Saint-Laurent, jusqu'à la Malbaie et la Rivière-Ouelle, "l'Eureka", 7559.

Taylor, George, *Leeds-sud.*

Agriculture, industrie laitière, bestiaux, volailles, graines et fruits, etc., (sub.) 7512-7521 et suiv.

Athens, directeur de la poste, démission et remplacement, (int.) 2627.

Bassins de radoub sur la côte du Pacifique, subvention pour construction ou agrandissements, (int.) 247.

Bateaux à vapeur, bill (n° 101) modifiant l'Acte de 1898 y relatif, 1ère l., 2710 et suiv.; 2e l. et comité, 4126.

Brockville, correspondance des trains à, (observ.) 1483; 2135; 2482; 3346.

Burnt-Island, phare de, près Gananoque, renvoi du gardien, (int.) 2394.

Canal Rideau, destruction de l'écluse de Poonamalee, et inondation, (observ.) 1163.

Canal du Sault-Sainte-Marie, construction, (sub.) 6906 et suiv.

Capitaines et seconds de navires, examen, (sub.) vente du "Bayfield", vente du bois de l'île Hope, 5321 et suiv.

Cardinal, Ont., perception des péages du canal à, (int.) 251.

Chambre, ventilation, (observ.) 4471.

Chemins de fer, membres de la commission des, (int.) 217.

Chemin de fer de Berlin, Waterloo, Wellesley et du lac Huron, bill (n° 44) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1064; 2e l., 1349; en comité et 3e l., 2623.

Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur résolution et amendement Borden) 1069; bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (débat sur motion Laurier pour 2e l., assemblée des actionnaires du Grand-Tronc, consignation du compte rendu dans les "Débats", 2126 et suiv.; arts 5 et 7, amendement, 3337; (débat sur mot. Laurier pour 3e l.) 3449 et suiv.; amendement, 3449, rejeté, 3450; 3496 et suiv.

Compagnie d'assurance "Mutual Reserve", jugement la condamnant, dans la cause de Foster contre elle, (int.) 8895.

Taylor, George—*Suite.*

Débat, comité, 3e rapp., préparation d'un index analytique, (observ. sur mot. Champagne pour adop.) 8361.

Douanes, appointements, (sub.) 1882, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 1951 et suiv.

Explication de nature personnelle par M. Bell, article du "Globe" (observ.) 2023.

Expositions: de Cork et de Wolverthampton, achat de Whiskey canadien par le ministre de l'Agriculture, (observ.) 4146; exposition d'Osaka, dépenses du ministre de l'Agriculture, et appointements et dépenses de ses fonctionnaires, (observ.) 4147 et suiv.

Fermes expérimentales, (sub.) 5036 et suiv.; administration, élevage des volailles, etc., (observ.) 7266; 7462.

Fleuve Saint-Laurent, chenal: dragage et autres travaux, décret les transférant au ministre de la Marine, (sub.) 7720 et suiv.

Fromage, chambre de maturation à Brockville, coût, recettes, etc., (mot, pour doc.) 2869; 3574; 3792; chambre de maturation à Cowansville et à Saint-Hyacinthe, idem, (mot. pour doc.) 2878; à Woodstock et à Sherbrooke, idem, (mot. pour doc.) 3574; 3792.

Goderich, port, travaux, (sub.) 7871.

"Home Bank of Canada," bill (n° 45) y relatif, 1ère l., 1064; 2e l., 1349; 1369; en comité et 3e l., 3516.

Institut impérial de Londres, étalage canadien, renouvellements et améliorations, (sub.) 3767 et suiv.

Kingston, collège militaire, annexe, gymnase, construction, (sub.) 605; pénitencier, (sub.) 8059 et suiv.

Longueil, édifice public, construction, (sub.) débat, 683.

Marine et Pêcheries, ministère, appointements, (sub.) achat de dictionnaires par le ministre, 5070 et suiv.; frais de voiture du ministre de la Marine et du ministre des Travaux publics, 5070 et suiv.; combien de gardiens de phare sur le Saint-Laurent, congédiés, 5093.

Nash, E. A., agent des terres fédérales à Kamloops, destitution, (mot. pour doc.) 2879.

Naufrages: enquêtes, (sub.) 5331 et suiv.

Navigation, (sub.) posage des bouées sur la rivière Napanee, entreprise Mowers, (observ.) 5419 et suiv.

O'Donoghue, D. J., agent contrôleur des salaires au département du Travail, ingérence politique, (observ.) débat, 4129 et suiv.

Ouvriers étrangers, bill (n° 162) ayant pour objet de modifier et de refondre les lois relatives à leur introduction au Canada, en comité, 8688 et suiv.; 8763 et suiv.

Taylor, George—*Suite.*

Pêche: correspondance de Gananoque demandant qu'il soit permis aux pêcheurs étrangers d'emporter leur poisson chez eux, (observ.) 4384; 4471; 4547; correspondance de Gananoque concernant avis affichés indiquant bureau où se procurer permis de pêche, (int.) 5256.

Peterborough, arsenal, construction, (sub.) 632 et suiv.

Phares : appointements et allocations des gardiens, (sub.) 5372 et suiv.; entretien et réparations, (sub.) 5880 et suiv.; éclairage au gaz acétylène entre Montréal et Kingston, (int.) 6766.

Postes: transport des malles entre Qu'Appelle et Wishart, (int.) 2582; service extérieur et service postal en général, (sub.) destitution arbitraire de certains directeurs de la poste, 5759 et suiv.; envoi de lettres non affranchies aux députés, (int.) 6638.

Québec, (province): ports et rivières, (sub.) 7873 et suiv.

Red-Horse, phare de, près Gananoque, renvoi du gardien, (int.) 2394.

Revenu de l'intérieur, ministère: appointements et dépenses casuelles (sub.) 3954 et suiv.; fourniture d'alcool méthylique aux fabricants, (sub.) 3969 et suiv.

Saint-Jean, N.-B., station de quarantaine, service de l'eau, drainage, chauffage, etc., (sub.) 468 et suiv.

Saskatchewan, recensement du district de la, (int.) 3796.

Sept-Iles, quai, (sub.) 8098 et suiv.

Yukon, justice, (sub.) : shérif, shérif-adjoint, greffier, etc., frais de séjour, 8053 et suiv.

Spectable, phare de, près Gananoque, renvoi du gardien, (int.) 2394.

Sydney, N.-E., appointements du directeur du bureau de poste, (int.) 250.

Tabac: licences pour fabrication, révocation, (débat sur mot. Brodeur pour comité sur projet de résolution) 8525 et suiv.; en comité, 8539 et suiv.

Territoires du Nord-Ouest, représentation, bill (n° 117) modifiant la loi y relative, quant aux certificats des agents pour la votation, 1ère l., 3422.

Travaux publics, appointements, (sub.) transfert de certains services au ministère de la Marine, (observ. et débat) 438 et suiv.

Wagons officiels, combien construits, achetés, en voie de construction, etc., (motion pour documents) 5158.

Thompson, Andrew Thornburn, *Haldimand et Monck.*

Budget : débat sur motion Fielding pour comité, exposé budgétaire, 4557 et suiv.

Thompson, Andrew Thornburn—*Suite.*

Chemin de fer de l'Atlantique et du Nord-Ouest, bill (n° 14) concernant la Compagnie du, 1ère l., 397 ; 2e l., 553 ; en comité et 3e l., 996.

Chemin de fer Canadien du Pacifique, bill (n° 13) concernant la Compagnie du, 1ère l., 397 ; 2e l., 553 ; en comité, 995 ; 3e l., et adop., 996.

Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire, ratification, (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement, Borden) 1025.

Compagnie, canadienne générale d'électricité, pétition pour loi l'autorisant à importer au Canada, d'ici à 1905, turbine brevetée, 2788 ; bill (n° 116) à cette fin et autres fins de même nature, 1ère l., 3260.

Compagnie de prêts et de placements du Canada, bill (n° 58) la concernant, 1ère l., 1310 ; 2e l., 1369 ; en comité et 3e l., 5936.

Employés publics, cautionnements par compagnies de garantie, (int.) 3422.

Lord Dundonald, démission, paroles de M. Lemieux, (débat sur observ. Borden) 7216 et suiv.

Milice, modification de la loi de la Milice, (débat sur mot. de sir F. Borden pour comité sur projet de résolution) 2942 et suiv.

Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, 2e l. et comité, 297 et suiv.; en comité sur résol., 496 et suiv.; bill (n° 5), Acte de la Milice, en comité, 6535 et suiv.; 6561 et suiv., 3e l., 8300 et suiv.

Miliciens, augmentation de leur solde, (sur observ. Henderson) 3794.

Thomson, Thomas Inkerman, *Grey-nord.*

Acton-Vale, édifice public, construction, (sub.) 666.

Capitaines et seconds de navires, examen, (sub.) 5298 et suiv.

Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification (débat sur motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 1552 ; bill (n° 72) modifiant l'Acte du, (débat sur motion Laurier pour 3e l.) 3461.

Expositions de Cork, de Wolverthempton et d'Osaka, dépenses du ministre de l'Agriculture, (observ.) 4149 et suiv.

Guelph, édifice public, agrandissement, (sub.) 660.

Inspection générale, bill (n° 124) modifiant la loi y relative, 2e l. et comité, 8168 et suiv.

Marine et Pêcheries, ministère, appointements, (sub.) brochure publiée par le ministre concernant améliorations du service

Thomson, Thomas Inkerman—*Suite.*
des phares et du service côtier, de 1896 à 1903, 5070 et suiv.
Oshawa, édifice public, construction, (sub.) 615 et suiv.
Ouvriers étrangers, bill (n° 162) ayant pour objet de modifier et de refondre les lois relatives à leur introduction au Canada, en comité, 8726 et suiv.
Postes, ministère, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 5672 et suiv.
Quarantaine, service à la Grosse-Ile, achat d'un nouveau steamer, (sub.) 4246 et suiv.
Walkerton, irrégularité du service postal, (débat sur mot. Donnelly pour doc.) 598.

Tisdale, Hon. David, *Norfolk-sud.*
Canal à navires de Sainte-Claire et Erié, bill (n° 9) pour remettre en vigueur et modifier l'acte y relatif, 1ère l., 396 ; 2e l., 553 ; en comité et 3e l., 996.
Explication de nature personnelle, par M. Osler, au sujet de ses relations avec certaines compagnies de chemin de fer, (débat) 2892 et suiv.
Lord Dundonald, démission, paroles de M. Lemieux, (débat sur observ. Borden) 7203.
Milice, (mot. pour dépôt des règlements y relatifs) 3764.
Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, 2e l. et comité, 254 et suiv.; en comité sur résol., 485 et suiv.; bill (n° 5), Acte de la Milice en comité, 6558 et suiv.; impression et distribution du bill, (int.) 6973 ; 3e l., 8264 et suiv.; amendement, 8264, rejeté, 8311; 8314 et suiv.

Tobin, Edmund William, *Richmond et Wolfe.*
Capitaines et seconds de navires, examen, (sub.) prix du bois de l'île Hope, 5319 et suiv.

Tolmie, John, *Bruce-ouest.*
Walkerton, irrégularité du service postal, (débat sur mot. Donnelly pour doc.) 595.

Tolton, Edwin, *Wellington-nord.*
Agriculture, avantage des dépenses du ministre de l', pour les cultivateurs, (int.) 799.
Arisaig, N.-E., jetée, réparations, reddition de comptes par le gardien, (int.) 4467.
Palmerston, Ont., perception des droits de douane à, (int.) 561.
Tourbe, aide à l'industrie de la, (int.) 4467.
Wagons officiels, combien achetés, construits, en voie de construction, etc., (int.) 3341 ; 3808.

Tupper, sir Charles Hibbert, *Pictou.*
Chemin de fer Transcontinental-National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, arts 2 et 3, 3148.

Turgeon, Onesiphore, *Gloucester.*
Chien de mer, fléau, (observ. sur mot. Borden pour doc.) 7105.
Shippegan, port, quai au terminus du chemin de fer de Caraquet, (sub.) 9158.

Vrooman, Adam E., *Victoria-sud.*
Canal de la Trent, construction, (sub.) 6916 et suiv.
Port-Perry, dragage, (sub.) 7962.
Quarantaine : dépenses dans l'Ouest, salubrité publique, (sub.) 4199 et suiv.

Wade, Fletcher Bath, *Annapolis.*
Agriculture et colonisation, comité, (observ. sur mot. Parmelee pour permission de siéger pendant séances de la Chambre) 6762 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental-National, convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (débat sur mot. Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) 879 ; bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, 2426 et suiv.; arts. 5 et 7, 3265-70 et suiv.
Chien de mer, fléau, (observ. sur mot. Borden pour doc.) 7102.
Code pénal, bill (n° 76) le modifiant, 1ère l., 1794 ; (mot. pour 2e l.) 4775 ; 2e l. et comité, 4776.
Commission géologique, (sub.): appointements, M. Macoun, 7307.
Compagnie des houillères de l'Ouest canadien, bill (n° 80) y relatif, en comité, 4746 et suiv.
Compagnie du pont du détroit de Canso, bill (n° 64) la concernant, 1ère l., 1310 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 2168.
Comptes publics, comité permanent des, (mot. pour y référer comptes de 1903 et rapport de l'auditeur général) 396 ; réunions du comité des, (rép. à int. Casgrain) 4273.
Immigration, (sub.): appointements des agents et employés des agences, 7368 et suiv.
Pêcheries de Terre-Neuve, entrée du poisson de ces pêcheries en franchise aux Etats-Unis, (débat sur observ. Kaulbach) 2145.
Postes: service entre l'Angleterre et le Canada, (sub.) 6246 et suiv.
Victoria-Beach, quai, (sub.) 7752.

Ward, Henry Alfred, *Durham-est.*
Canal de Cornwall, agrandissement, (sub.) 6757.
Canal de la Trent, tracé, rapport de l'ingénieur Rogers, (int.) 217; (mot. pour doc.) 565 ; parachèvement entre lacs Rice et Ontario, (int.) 5355 ; parachèvement, (observ.) débat, 8835 et suiv.
Lord Dundonald, démission, paroles de M. Lemieux, (débat sur observ. Borden) 7249.
Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, en com., 6602 et suiv.; 3e l., 8290 et suv.

Wilmot, Robert D., *Sunbury et Queen.*
Provinces maritimes, nouveau dragueur hydraulique, (sub.) 7987.
Recensement de 1901, enquête sur cultes professés dans la paroisse de Lincoln, N.B., (int.) 2832.

Wilson, Uriah, *Lennox.*
Agriculture et colonisation, comité, (observ. sur mot. Parmelee pour permission de siéger pendant séances de la Chambre) 6765.
Brockville, correspondance des trains à (observ. sur int. Taylor) 3347.
Budget : motion Fielding pour comité, exposé budgétaire, et amendement Borden, (débat) 4861 et suiv.
Capitaines et seconds de navires, examen, (sub.) posage des bouées sur la rivière Napanee, pourquoi on n'a pas adjugé l'entreprise à M. Mowers, 5303 et suiv.; 5408 et suiv.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, freins et signaux à air Westinghouse, (sub.) 6067 ; agrandissement des installations à Charlottetown, (sub.) 6068 et suiv.; embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, (sub.) 6076 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental-National, bill (n° 72) ayant pour objet de modifier l'Acte du, (en comité) 2307 et suiv.; 2443 et suiv.; construction du chemin sous la surveillance de quatre commissaires au lieu de trois, (observ. sur mot. Laurier) 3340.
Doukhobortses, nomination de James Mayor pour faire enquête sur différend survenu entre eux et le gouvernement, (int.) 4468.
Edifices publics, loyer, (sub.) 7729 et suiv.
Explication de nature personnelle, sur discours de M. Roche (Halifax) 4142 et suiv.; 4194 et suiv.
Immigrants peu recommandables, entrefilet du " Citizen ", (int.) 364 ; immigrants suspects, leur renvoi, (int.) 404 ; 1004.
Imprimerie de l'Etat, annexe à l'épreuve du feu, construction, (sub.) 627 et suiv.
Indiens en général, (sub.) : P. H. Bryce, inspecteur médical, partie de ses appointements, 7054.
Listes électorales, impression, (int.) 4190 ; 4386.
London, salle d'exercices et arsenal, construction, (sub.) 613.
Marine et pêcheries, ministère, appointements, (sub.) ; pourquoi pas de bouées dans la rivière Napanee, 5092 et suiv.
Ouvriers étrangers, bill (n° 162) ayant pour objet de modifier et de refondre les lois relatives à leur introduction au Canada, 1ère l., 8008 et suiv.

Wilson, Uriah—*Suite.*
Pénitenciers en général, surveillance des forçats libérés sur parole ou définitivement, (sub.) 8063 et suiv.
Quarantaine : inspecteur à Victoria, voyageurs venant du Japon et de Victoria, mis en quarantaine à North-Bay, etc., (observ.) 4210 et suiv.
Revenu de l'intérieur: falsification des substances alimentaires, engrais, frais de mise à exécution de l'Acte concernant marques frauduleuses de commerce, (sub.) 4144 ; menus revenus, (sub.) 4144 et suiv.
Rideau-Hall, enlèvement de la neige, (sub.) 7735.
Rivière Napanee, bouées, peinturage, posage, etc., (int.) 6228.
Terres fédérales, (sub.) : pour payer frais d'arpentage à la succession J. E. Mailhot, 7291 et suiv.
Wilton, Ont., directeur de la poste, accusations portées contre, (mot. pour doc.) 219 ; 1482 ; directeur du bureau de poste, démission, lettres de M. Hiram Walker, (int.) 4885 ; 4986 ; lettre de M. Thomas Prest à ce même sujet, (observ.) débat, 5721 et suiv.
Yukon, allocation au conseil pour édifices publics, etc., 7119 et suiv.

Wright, Aaron Abel, *Renfrew-sud.*
Chemin de fer de Thorold au lac Erié, bill (n°150) modifiant bill concernant la Compagnie du, (mot. pour inscription au feuilleton parmi bills d'intérêt privé) 6874.
Chemin de fer Transcontinental-National, bill (n° 72) modifiant l'Acte du, en comité, 2532 et suiv.
Chien de mer, fléau, (observ. sur mot. Borden pour doc.) 7101 et suiv.
Cigarettes, protection, bill (n° 128) en comité, 5206.
Fermes expérimentales, administration, (débat sur observ. Taylor) 7285 et suiv.
Graines de semence, inspection et vente, (observ. sur motion Fisher pour comité sur projet de résolution) 3761 ; bill (n° 125) concernant inspection et vente des, en comité, 5005 et suiv.
Immigrants pauvres, (débat sur observ. Clarke) 3906.
Inspection générale, bill (n° 124) modifiant la loi y relative, 2e l. et comité, 8163.
Navigation : aide, bateaux pour nettoyer chenaux, gaz comprimé, bouées pour les lacs, (sub.) 5386 et suiv.
Tarif de faveur, (débat sur motion Logan) 5151.

INDEX GENERAL--SUJETS

ACADIENS, données historiques, compilation, (sub.) 2772.

Accise, infractions à la loi depuis le 1er juillet 1903, (int. Macpherson) 5649.

Acier : primes, (mot. Cartwright pour comité sur projet de résolution) 8137 ; en comité, 8504 ; bill (n° 165) modifiant ch. 68 des Statuts de 1903, 1ère et 2e l., comité et 3e l., 8505 ; fabrication, combien payé à titre de prime en 1904, (int. Henderson) 8899 ; (sub.) 9090.

Actes de la Colombie Anglaise non sanctionnés par le parlement fédéral, (int. Smith) 998.

Acton-Vale, édifice public, construction, (sub.) 509 ; 662.

Administration, frais généraux, (subsides) 229.

Adresse en réponse au discours du Trône, (débat) : M. Grant, 10 ; M. Rivet, 24 ; M. R. L. Borden, 34 ; sir Wilfrid Laurier, 68 ; M. Maclean, 79 ; l'hon. M. Haggart, 92 ; M. Casgrain, 106 ; M. Bourassa, 119 ; M. Bennett, 129 ; M. Smith, (Wentworth) 148 ; M. Robinson, 156 ; M. Daniel, 167 ; M. Charles Marcil, 175 ; M. Northrup, 183 ; M. Lancaster, 195 ; motion de sir Wilfrid Laurier pour que l'adresse soit grossoyée et envoyée à Son Excellence le Gouverneur général, 202.

Agincourt, Ont., observatoire magnétique, (sub.) 5906.

Agriculture, avantage des dépenses du ministre de l', pour les cultivateurs, (int. Tolton) 799 ; ministère, appointements, et dépenses casuelles, (sub.) 2743-44 ; subventions aux sociétés d', 2770, nombre des membres de ces sociétés, (mot. Ingram pour doc.) 3789 ; nombre de commis permanents et surnuméraires employés au ministère de l'Agriculture, (mot. Ingram pour doc.) 3789 ; comité : (motion Parmelee pour permission de siéger pendant séances de la Chambre) 6762; agriculture, division du commissaire, (sub.) 7503-7521; comité, (motion Douglass pour impression et distribution d'exemplaires de dépositions) 8242 ; 3e et dernier rapport, (mot. Douglas pour adoption) 8645; agriculture, arts, statistique, (sub.) exportations, (sub.) 4145; 9087; 9206.

Alaska, frontière, sentence arbitrale, etc., (motion Borden pour documents) 4 ; 8 ; 1368 ; 4987 ; 5645 ; correspondance, dépôt par sir Wilfrid Laurier, 6347.

Alberta, baux de pâturage, (int. Reid) 212 ; 1679.

Alberton, établissement d'une voie d'accès à la ville d', (int. Hackett) 1371 ; gardien des pêcheries à, son nom, date de sa nomination, chiffre de ses appointements, nombre de permis délivrés l'an dernier, etc., (int. Hackett) 4882.

Alexandria, Ont., édifice public, construction, (sub.) 509 ; 644.

Amherstburg, dragage, (sub.) 7858.

Anderson's-Hollow, quai, améliorations et réparations, (sub.) 7851.

Animaux : maladies contagieuses, bill (n° 145) modifiant la loi de 1903 y relative, retiré, 8244 ; (mot. Fisher pour comité sur résolution) 8364 ; en comité, 8545 ; bill (n° 166) concernant lesdites maladies, 1ère l., 8550; en comité, 2e l. et 3e l., 8552.

Annuaire statistique, publication, (sub.) 2762.

Anse-aux-Gascons, quai, prolongement, (sub.) 7874.

Arbitrage entre le gouvernement et le Grand Tronc, bill (n° 152) y relatif, 1ère l., 6553 ; 2e l. et comité, 7780 ; 3e l., 7893 ; 8138.

Arbitrages et sentences arbitrales, (sub.) 8002.

Architecte en chef, Travaux publics, bureau, appointements, (sub.) 8004.

Archives, (sub.) 2754.

Arisaig, N.-E., jetée, réparations, reddition de compte par le gardien, (int. Tolton) 4467.

Armée impériale, combien de commissions accordées à des officiers de la milice canadienne, et à quelles conditions, (int. Hughes) 1371.

Arpentages : rapports, et casiers pour les conserver, (sub.) 7120.

Arsenal fédéral, (sub.) 8498.

Artillerie, traitement du directeur général, (mot. de sir F. Borden pour comité sur résol.) 602.

Artillerie canadienne, bill (n° 103) constituant en corporation l'Association de l', 1ère l., 2880.

Ascension, fête de l', ajournement, (mot. Laurier) 2880.

Assiniboïa, baux de pâturage, (int. Reid) 212 ; 1679.

Association d'artillerie canadienne, bill (n° 103) la constituant en corporation, 2e l., en comité et 3e l., 4197.

Assurances, traitement du surintendant du service des, (sub.) 8498.

Astronomie : études, appointements, (sub.) 7173.
Athens, directeur de la poste, démission et remplacement, (int. Taylor) 2627.
Auditeur général, démission, (observ. Borden) 5651; lettre de démission, (dépôt par l'honorable M. Fielding) 5753; augmentation de ses pouvoirs, (observ. Borden) débat M. R. L. Borden, 6642, amendement, 6654, rejeté, 6723-6724; l'honorable M. Fielding, 6654; M. Lennox, 6659; M. Clancy, 6673; M. Heyd, 6680; M. Sproule, 6685; l'hon. M. Fitzpatrick, 6694; 6712; M. Bell, 6696; M. Barker, 6703; M. Robinson, 6721; auditeur général et contrat Davis, lettre de l'auditeur général publiée dans l' "Evening Journal", (int. Puttee) 6970; démission de l'auditeur général, (int. Clarke) 6978 ; bureau, dépenses casuelles, (sub.) 9165; pour couvrir articles imprévus, (1902-03), (sub.) 9183.
Aylmer, Ont., poste de douane, (int. Ingram) 7540.
BAIE Georgienne, navigation d'hiver, bateau brise-glace, (int. Sproule) 1222.
Baie James, droits de pêche dans la, paiement du loyer, (int. Lancaster) 801.
Baie La Vallière, mémoires, plans, correspondance, etc., concernant dragage de la, (mot. Bruneau pour doc.) 3809.
Baie Saint-Paul, quai du Cap-aux-Corbeaux, réparations, (sub.) 7874.
Bailey's Brook, quai brise-lames, (sub.) 7740.
Banff, T. N.-O., travaux, (sub.) 7170.
Banques, bill (n° 160) modifiant la loi y relative, 1ère l., 7316; 2e l. et comité, 7894; 3e l., 7895.
Banque "Alliance" du Canada, pétition pour bill prolongeant délai pour obtenir certificat de la Trésorerie conformément à l'article 14 de la loi des Banques, (motion Russell pour lecture, réception, etc.) 4461; dix-huitième rapport du comité des ordres permanents, favorable à pétition pour bill prolongeant délai fixé pour obtenir certificat du conseil de la Trésorerie, conformément à l'art. 14 de l'Acte des Banques, (présentation par M. L. P. Demers) 5060; motion de M. L. P. Demers, demandant suspension de la règle 49 qui limite délai pour présentation de bills d'intérêt privé, 5060 ; bill (n° 140) selon pétition, 1ère, l., 5137 ; 2e l., 5370; en comité et 3e l., 5936.
Banque canadienne du Commerce, indemnité pour services au Yukon, (sub.) 9148.
Banque des Cultivateurs du Canada, pétition pour bill la constituant en corporation, (mot. Guthrie pour réception et renvoi au comité des ordres permanents) 3754.; bill (n° 131) la constituant en corporation, 1ère l., 4190; 2e l., 4328; 3e l., 5369.
Banque du Nord, bill (n° 146) y relatif, 1ère l., 5745; 2e l., 5909; 5936; en comité et 3e l., 6407.
Banque Pacifique du Canada, bill (n° 159) y relatif, 1ère l., 7065; 2e l., 7828; 7890; 3e l., 8439.
Barrie, édifice public, (sub.) 9149.
Barry's Bay, quai, (sub.) 7850.
Bassin de radoub au pied du canal Lachine, construction, (int. Gallery) 4329.
Bassins de radoub sur la côte du Pacifique, subvention pour construction ou agrandissement, (int. Taylor) 247; agrandissement, (mot. Borden pour doc.) 564; 1461; 2386.
Bateau-traversier entre la Rivière-Ouelle et la Malbaie, continuation du service, (int. Casgrain) 4330.
Bateaux à vapeur : bill (n° 7) modifiant l'Acte relatif à l'inspection des, 1ère l., 330; bill (n° 101) modifiant l'Acte d'inspection de 1898 y relatif, 1ère l., 2709; 2e l., et comité, 4122; comité et 3e l., 5262-5263; inspection, (sub.) 5908.
Batterie C, arrérages de paie, (int. Borden) 2204.
Baxter, port, travaux, (sub.) 7741.
Bayfield, port, travaux, (sub.) 7740; prolongement de la jetée sud, (sub.) 8131.
Beaton, C. A., rivière Lardo, dragage du chenal conduisant au débarcadère de, pétitions au gouvernement, etc., (mot. Casgrain pour doc.) 3809 ; débarcadère, construction et administration, (mot. Casgrain pour doc.) 4741.
Belleville, arsenal, construction, (sub.) 528.
Berlin, édifice public, améliorations et agrandissement, (sub.) 532.
Berrigan, John, gardien des pêcheries au lac Saint-Pierre, I. P.-E., (int. Lefurgey) 4465.
Bestiaux des Etats-Unis importés en entrepôt et abattus au Canada, (int. Clarke) 1839; achetés de M. S. L. Head, de Rapid-City, (int. Roche) 4466; frais d'inspection, appointements des inspecteurs, (sub.) 5363; élevage, sub.) 7503-7521.
Beurre, exportation, quantité exportée de 1898 à 1903, (int. Broder) 798 ; pesage, institution d'une commission y relative, (int. Pope) 1561 ; pesage, correspondance, documents relatifs à la commission d'enquête instituée à ce sujet, (mot. Pope pour doc.) 3807.
Bibliothécaires, rapport, 8.
Bibliothèque, comité, (mot. Laurier) 167 ; appointements, (sub.) 9134.
Biens-fonds, titres, bill (n° 158) modifiant la loi de 1894 y relative, 1ère l., 6964 ; 2e l. et comité, 8829 ; 3e l., 8833.
Big-Harbour, quai, (sub.) 7741.
Big-Pond, quai, (sub.) 7742.
Billets fédéraux, émission et rachat, (subsides), 243 ; impression, (subsides), 244.

Bills d'intérêt privé, présentation, (mot. Borden pour prolongation de délais) 3469; (mot. Johnston) 5254.
Black-Brook, quai, (sub.) 7851.
Blair, l'honorable A. G., correspondance concernant sa démission, (mot. Borden pour doc.) 1369.
Bois, commerce de, au Nord-Ouest, institution et rapport de la commission d'enquête à ce sujet, (int. Douglas) 559 ; commerce de, dans la Colombie-Anglaise, protection, (observ. Morrison), débat, 2584 et suiv.
Boitte, service de réfrigération, (sub.) 9087.
Bonaventure-est, brise-lames, (sub.) 7875.
Bourret, C., appointements, (sub.) 2743.
Bowmanville, édifice public, construction, (sub.) 532.
Bracebridge, quai, (sub.) 7858.
Brandon, bâtiments d'immigration, destruction et reconstruction, (int. Roche) 7459.
Brantford, salle d'exercices, agrandissement, (sub.) 533.
Breton-Cove, débarcadère, (sub.) 7742.
Brevets d'invention : modèles vendus par le gouvernement, (int. Porter) 399 ; brevets d'invention de Lewis E. Curtis, bill (n° 65) les concernant, 1ère l., 1462 ; 2e l., 1838 ; en comité et 3e l., 2742; impression de la liste des brevets, " Patent Record " à l'Imprimerie de l'Etat, (sub.) 2759; brevet (n° 66962), pétition de Siegfried Gironcoli, pour bill déclarant que ce brevet reste valide, (mot. Mackinnon pour lecture et réception) 3755 ; bill (n° 126) concernant certains brevets de Siegfried Gironcoli, 1ère l., 3889 ; 2e l., 4505 ; en comité, 5098 ; 3e l., 5099; bill (n° 129) concernant certains brevets de Edwin R. Cahoone, 1ère l., 4190; bill (n° 137) concernant certains brevets de la Compagnie canadienne d'ameublements pour bureaux et salles d'école, (Canadian Office and School Furniture Company) 1ère l., 4880; liste, " Patent Record ", impression à l'Imprimerie de l'Etat, (sub.) 7502.
Bridgeburg, édifice public, construction, (sub.) 533.
Bridgewater, dragage, (sub.) 7742.
Brockville, correspondance des trains de chemin de fer à, (observ. Taylor) 1483 ; 2135 ; 2482 ; 3346.
Bronte, noms des personnes employées aux travaux d'amélioration du port, de 1900 à 1904, (mot. Henderson pour doc.) 336 ; 1889.
Bryson, pont, (sub.) 9165.
Budget, (motion Fielding pour comité des voies et moyens de prélever subsides à accorder à Sa Majesté) débat : l'hon. M. Fielding, 4387 ; M. Bell, 4428 ; sir Richard Cartwright, 4471 ; M. Pope, 4499 ; 4506 ; M. Heyd, 4528 ; M. Osler, 4548 ; M. Thompson, (Haldimand) 4557 ; M. Lennox, 4582 ; M. Campbell, 4591; M. Smith (Wentworth) 4607; M. Holmes, 4783 ; M. R. L. Borden, 4797, amendement, 4822, rejeté, 4981-82-83 ; sir Wilfrid Laurier, 4822 ; M. Broder, 4839 ; M. Hughes, (King) 4850 ; M. Wilson, 4862 ; M. Armstrong, 4887 ; l'hon. M. Brodeur, 4917; M. Kemp, 4933 ; M. Bourassa, 4953 ; M. Donnolly, 4973 ; M. Haszard, 4975.
Bureau impérial de placement, établissement par l'Armée du Salut, (int. R. Smith) 3165.
Burlington, jetée, (sub.) 7858.
Burnt-Island, phare de, près Gananoque, renvoi du gardien, (int. Taylor) 2394.

CABLES de marine, tarif sur, (observ. Kaulbach) 1795.
Cabotage sur le Pacifique, décret du conseil y relatif, (int. Borden) 1065 ; 1461 ; cabotage dans les ports britanniques, lois y relatives, (int. Borden) 6973.
Cahoone : Edward R., pétition de, pour bill prolongeant délai accordé pour construire, etc., en vertu d'un certain brevet d'invention, (mot. German pour lecture, réception et renvoi au comité des ordres permanents) 3789; bill (n° 129) concernant certains brevets de, 1ère l., 4190 ; 2e l., 4505 ; en comité et 3e l., 5099.
Calgary, entrepôt de vérification, annexe, (sub.) 704 ; bureau de poste, améliorations, (sub.) 704.
Campbell, John, réclamation pour frais de quarantaine et de messagerie par rapport à moutons expédiés aux Etats-Unis, (mot. Hughes pour doc.) 3799 ; (int. Hughes) 9041.
Campbellton, édifice public, (sub.) 465 ; quai, prolongement et réparations, (sub.) 7852 ; 9156 ; expédition du bois, (observ. Fowler) 7895 et suiv.
Cameron, J. W. H., courrier-convoyeur blessé, frais de médecin, d'hôpital, etc., (sub.) 5922.
Canada, affirmation de ses droits dans les eaux de la baie d'Hudson et des régions polaires, navires, postes de police et de douane à cette fin, (sub.) 8077.
Canadian Credit, Industry and Guarantee Company, bill (n° 29) la constituant en corporation, 1ère l., 797 ; 2e l., 996.
" Canadian Military Gazette ", lettre à elle adressée par le colonel Pinault, sous-ministre de la Milice, concernant annonce du Collège militaire Royal, (observ. Hughes) 8010 et suiv.
Canal de Beauharnois, mise à la retraite et remplacement de M. Béique, surintendant, (int. Léonard) 3161 ; nombre d'employés sur le canal, leurs appointements, nombre de vaisseaux passant dans ce canal chaque semaine, coût annuel de l'administration

Canal de Beauharnois—*Suite.*
dudit canal, (int. Léonard) 3161 ; reconstruction de déversoir à Valleyfield, (sub.) 8493.

Canal de Carillon et Grenville, reconstruction du quai de Grenville, (sub.) 6956.

Canal de Chambly, macadamisation de la route qui le longe, adjudication de l'entreprise, (int. Monk) 3423 ; fourniture de la pierre, (int. Monk) 5139 ; 5648 ; (sub.) : inondation, dommages, (int. Monk) 6451 ; écluse de St-Ours, construction de nouvelles portes, 6955 ; prolongement et réparation du mur, à la tête de l'île de Sainte-Thérèse, 6959 ; reconstruction de l'aqueduc à la ferme Denault, 6960 ; pour macadamiser le chemin sur le côté ouest du canal, 6960 ; reconstruction du débarcadère, 6963 ; pour macadamiser chemin de hâlage, 7570 ; achèvement du déversoir de décharge à la station de force électrique, 7638 ; compensations pour dommages causés par inondation, 7639 ; éclusiers supplémentaires, (sub.) 8496.

Canal de Cornwall : décrets relatifs au premier contrat concernant éclairage et force motrice, (mot. Barker pour doc.) 6230 ; agrandissement, (sub.) 6378 ; barrage à l'ancienne écluse (n° 17), améliorations et agrandissement, (sub.) 6378 ; enlèvement des battures à l'ouest, (sub.) 6434 ; ateliers, construction, etc., (int. Lennox) 6633 ; agrandissement, (sub.) 6731 ; renforcissement et protection du bord, côté nord, 7640; (sub.) 8494 ; 8593 ; contrat Davis, 8593.

Canal de la Culbute, dommages résultant d'inondations causées par les barrages du canal, (sub.) 7569.

Canal des Galops, agrandissement, (sub.) 6380 ; 6382 ; 6770.

Canal de Lachine, pont Napoléon, parachèvement, (int. Rivet) 3989 ; ancienne levée du canal, cession de l'usage de cette levée par le gouvernement à la ville de Lachine, (mot. Monk) 5983 ; (sub.): talus, 6914 ; dragage des bassins numéros 1 et 2, 6915 ; installation électrique, etc., 6915; pour renouveler les anciennes écluses 1 et 2, 6958; 7638; pour refaire les fondations du mur, bassin, (n° 2) 6958 ; portes d'écluse, 6958; 7638; générateur électrique, câbles et arbres électriques, 7635 ; 7640 ; coursier de décharge à la Côte Saint-Paul, 7636 ; service d'eau pour protection contre l'incendie, 7636 ; exhaussement de la remise n° 1, bassin Saint-Gabriel, 7637 ; agrandissement et améliorations, 7640 ; construction et outillage, 7640 ; (sub.) : pont sur le canal en alignement avec l'avenue Atwater, 8485 ; élargissement de la chaussée au bassin d'aval, 8493 ; parachèvement de la rue du Moulin, 8493.

Canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne, bill (n° 12) concernant la Compagnie du, 1ère l., 396 ; 2e l., 553 ; en comité, 994 ; 3e l., 995.

Canal Rideau, état des ponts, (observ. Birkett) 5985 ; reconstruction d'un pont à Smith's-Falls, (sub.) 7569 ; reconstruction du barrage à la station éclusière à Poonamalie, (sub.) 8493 ; 9103 ; extension du canal, 8494.

Canal à navires de Sainte-Claire et Erié, bill (n° 9) pour remettre en vigueur et modifier l'acte y relatif, 1ère l., 396 ; 2e l., 553 ; en comité et 3e l., 996.

Canal Saint-Pierre, dragage, (sub.) 7569.

Canal du Sault Saint-Marie, construction, (sub.) 6904.

Canal de Soulanges, (sub.) : construction d'un brise-lames, 6952 ; pont en fer à la station de force motrice, 6953 ; ateliers, chauffage, éclairage et machines, 6953 ; bras pour portes et prises d'eau, 6958 ; régulateurs et prises d'eau, 6959 ; élargissement et creusement de la tranchée de Saint-Amour, 6959 ; terrains et dommages aux terrains, 7640 ; réclamation de MM. O'Brien, (int. Monk) 8133.

Canal de la Trent tracé, rapport de l'ingénieur Rogers, (int. Ward) 217 ; rapport de M. McLeod, (mot. Blain pour doc.) 223 ; travaux, coût, (int. Lennox) 246 ; (mot. Ward pour doc.) 565 ; inondation, réclamations pour dommages, (int. Hughes) 802 ; subvention au township de Carden au lieu de construction d'un pont, (int. Hughes) 3471 ; parachèvement entre lacs Rice et Ontario, (int. Ward) 5355 ; (sub.) : construction, 6915 ; 6936 ; jetée d'entrée ouest à l'écluse, 7565 ; dragage et pétardement, 7566 ; machine d'un dragueur, chaudière et barrage flottant en acier, achat, 7566 ; reconstruction du barrage à Peterborough, 7568 ; (sub.) : travaux de construction, 8490 ; tracé des routes, 8490 ; parachèvement, (observ. Ward), débat, 8835.

Canal Welland, entreprise de l'éclairage, (int. Bennett) 1891 ; (sub.) matériel d'éclairage électrique, 6435 ; 6885 ; enlèvement d'obstacles et autres améliorations, 6444 ; pour creuser bief entre Port-Colborne et Thorold, 6446; constructions à l'entrée de Port-Colborne, 6449; améliorations à l'entrée de Port-Colborne, 6900 ; protection en pierre des berges du nouveau canal, 6957 ; pour changer vannes et appareils de suspension des portes du nouveau canal, 6957 ; pour reconstruire le mur de soutènement, 6957 ; (sub.) : creusement de certaines parties du bief supérieur entre Port-Colborne et Thorold, 8490 ; réfections, 8496.

Canal de Williamsburg, ateliers, construction, etc., (int. Lennox) 6633.

Canaux, (sub.) : études et inspection, 7572 ; appointements et dépenses casuelles, bureau des percepteurs, 7632.
Cap-Hopewell, N.-B., quai, construction et réparations, (int. Daniel) 4467 ; (sub.) 7855.
Capitaines et seconds de navire, bill (n° 4) modifiant loi concernant certificats à eux accordés, 1ère l., 10 ; 2e l., 428 ; bill (n° 4) modifiant loi concernant certificats à eux accordés, 2e l., 3835.
Cap-Hopewell, N.-B., quai, construction et recettes, (int. Daniel) 4467.
Capitaines et seconds de navires, présentation d'un bill concernant certificats à leur être accordés, (observ. Lancaster) débat, 5233 ; mot. Lancaster pour 2e l. du bill, mise aux voix et rejetée, 5248 ; examen, (sub. 5288 ; examens, (sub.) 7699.
Caplan, brise-lames, (sub.) 7875.
Cap-Tourmentin, améliorations, (sub.) 7852.
Caraquet, quai, (sub.) 7852.
Cardinal, Ont., perception des péages du canal à, (int. Taylor) 251.
Carillon, chute de, à qui, depuis quand et à quelles conditions concédée, (int. Ethier) 3159.
Caron, M., gardien de phare au passage d'eau de Saint-Roch, (int. Casgrain) 4330.
Cartes du Canada et des Territoires du Nord-Ouest, gravure, lithographie et impression (sub.) 7175.
Cascumpec, I.P.-E., port, comblement du goulet, (int. Hackett) 1221.
Cashel, Ernest, réclamations pour dommages causés par incendie résultant de son évasion, (sub.) 8071 ; pour payer récompense offerte pour son arrestation, (sub.) 8073.
Cavalerie : pourquoi nouveaux régiments composés de cinq escadrons? (int. Clarke) 8593.
Chambord, quai, (sub.) 7875.
Chambre, besogne de la, (mot. Laurier pour priorité des mesures du gouvernement les mercredis et jeudis) 3889 ; mesures du gouvernement pour la session actuelle, (int. Borden) 6874 ; 6876 ; (int. Haggart, Sproule et Henderson) 7461 ; ventilation, (observ. Taylor) 4471 ; (mot. Laurier pour priorité des mesures du gouvernement les lundis) 5061 ; (mot. Laurier pour séances du matin) 5912 ; (mot. Laurier pour abandon de certains bills) 8369 ; (mot. Laurier pour séances du samedi) 8502 ; employés, appointements, (sub.) 9108 ; dépenses éventuelles, y compris secrétaire du chef de l'opposition, (sub.) 9119 ; prévisions du Sergent d'armes, approuvées, (sub.) 9120 ; journaux et documents de la Chambre, de 1891 à 1904, préparation d'un index, (sub.) 9133.
Champlain, P.Q., quai, construction, (int. Casgrain) 4465; quai, améliorations et prolongement, (sub.) 7875.
Champlain, érection d'un monument à sa mémoire, à Saint-Jean, N.-B., contribution, (sub.) 8078.
Chanvre de Manille, pour ficelle d'engerbage, (sub.) 9090.
Charlottetown, I.P.-E., édifice public, améliorations et agrandissement, (sub.) 464; station de chemin de fer, construction, (int. Lefurgey) 797; distribution gratuite des lettres, par des facteurs dans les limites de la ville, (int. Lefurgey) 5816.
Chasson, Peter L., cantonnier en chef à Tignish, destitution, (int. Hackett) 6303.
Château-Richer, port, améliorations, (sub.) 7875.
Chatham, arsenal, construction, (sub.) 534; salle d'armes, (sub.) 9149.
Chemins à barrières de Montréal, montant dû par la commission des, et intérêt par elle payé depuis 1895 au gouvernement du Canada sur ses obligations, (mot. Monk pour doc.) 564; abolition de la commission des, motion Monk, (débat) 566 et suiv.; correspondance entre département des Finances et ville de Westmount concernant achat des obligations de la Compagnie, (motion Rivet pour documents) 3994.
Chemins de fer, bill (n° 6) modifiant loi de 1903, 1ère l., 324; ventilation des wagons, correspondance entre le ministère de l'Agriculture et les compagnies, (mot. Smith pour doc.) 220; 565; bill (n° 2) modifiant loi de 1903, 1ère l., 9; en comité, 404; 2e l., 419; mot. Fitzpatrick pour renvoi au comité permanent des chemins de fer, 419; 1902; bill (n° 73) modifiant l'Acte des chemins de fer, 1ère l., 1792; M. J. E. Duval nommé commissaire-enquêteur des causes d'accidents, (int. Clarke) 1151; projet de loi à être présenté par le gouvernement pour modifier la loi générale, (int. Maclean) 3992; bill (n° 2) modifiant la loi de 1903, mot. Fitzpatrick pour renvoi au comité des chemins de fer, 3811, au comité général de la Chambre, 3812 ; en comité, 3812 ; bill (n° 6) idem, débat sur mot. Maclean pour 2e l., 3897 ; bill (n° 73) idem, débat sur mot. Lennox pour 2e l., 3874; bill (n° 88), idem, 1ère l., 2201; fonctionnement au Nord-Ouest, dépêche de Régina, (observ. Scott) 3474; dans la province d'Ontario, tarifs de transport, augmentation, (observ. Broder) 2961; bill (n° 132) modifiant la loi de 1903, 1ère l., 4269 ; 2e l., et comité, 5746 ; bill (n° 73) idem, (mot. Lennox pour 2e l.) 4764, adoptée, 4774 ; mot. Fitzpatrick pour renvoi au comité des chemins de fer, 4774 ; chemins de fer de l'Etat, recettes et frais d'exploitation pour l'année, jusqu'au 31 mai dernier, (int. Pope) 4881; 5830; bill (n° 2) modifiant la loi de 1903, en comité, 5162, tarifs de trans-

Chemin de fer—*Suite.*
port des voyageurs, (int. Pope) 4881 ; 5830; (int. Maclean) 5647 ; 5830.

Chemins de fer, comité des, (mot. Henderson pour permission de siéger pendant séances de la Chambre) 5930; bill (n° 73) modifiant la loi de 1903, (motion Fitzpatrick pour inscription parmi mesures du gouvernement) 6450; en comité et 3e l., 6772; bill (n° 132), idem, en comité, 6772 ; amendement Maclean, 6774 ; rejeté, 6863 ; amendement Fitzpatrick, 6866; adopté, 6866; amendements Barker, 6867, adoptés, 6870; autre amendement Barker, 6868, rejeté, 6870; autres amendements Fitzpatrick et Barker, 6870, votés en première et deuxième délibérations, 6871; bill (n° 157) relatif au paiement de subventions à certaines compagnies, 1ère l., 6964; chemins de fer subventionnés, application de la résolution relative aux salaires courants, (int. Clarke) 6974; études et inspection, (sub.) 7576; suite du bill (n° 132): 3e l., 7644-7674; amendement Maclean-Blain, 7647, rejeté, 7652; amendement Maclean, 7653, rejeté, 7665; amendément Bennett, 7666, rejeté, 7667-68; subventions, bill (n° 157) y relatif, 2e l. et comité, 8236 et suiv.; 3e l., 8241; (mot Emmerson pour comité sur projet de résolution) 8365; 8904; en comité, 8909; bill (n° 171) ayant pour objet de faire approuver subventions suivant susdit projet de résolution, 1ère l., 8963 ; 2e l., en comité, 9186, amendement Sproule, 9188, rejeté, 9188 ; 3e l., 9188.

Chemins de fer et Canaux, ministère, (subsides): Appointements, 5961; impression et papeterie, dépenses imprévues, 5982; divers, statistiques, copistes, messagers, 7589; ingénieurs, dessinateurs, commis surnuméraires, messagers, 7590; personnel et réparations, 7611.

Chemin de fer de l'Atlantique et du Nord-Ouest, bill (n° 14) concernant la Compagnie du, 1ère l., 397; 2e l., 553; en comité et 2e l., 996.

Chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental bill (n° 19) concernant la Compagnie du, 1ère l., 479; 2e l., 553; en comité et 3e l., 996.

Chemin de fer de la baie Crawford à Sainte-Marie, bill (n° 96) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 2708, 2e l., 2831; en comité et 3e l., 3389.

Chemin de fer de la Baie d'Hudson et du Nord-Ouest, bill (n° 68) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1462.

Chemin de fer de la Baie James, bill (n° 49) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1064; 2e l., 1349, en comité et 3e l., 2168.

Chemin de fer de Berlin, Waterloo, Wellesly et lac Huron, bill (n° 44) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1064; 2e l., 1349; en comité et 3e l., 2623.

Chemin de fer de Bessemer à Barry's Bay, bill (n° 90) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 2300 ; 2e l., 2623 ; en comité et 3e l., 3389.

Chemin de fer Brantford et Hamilton, bill (n° 22) concernant la Compagnie du, 1ère l., 600 ; 2e l., 717 ; en comité, 1833 ; 3e l., 1838.

Chemin de fer de Campbellford, lac Ontario et de l'Ouest, bill (n° 10) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 396 ; 2e l., 553 ; en comité et 3e l., 1600.

Chemin de fer Canada-Atlantique, achat par le gouvernement, (int. Haggart) 6965.

Chemin de fer Canada-Eastern, achat, (motion Emmerson pour comité sur projet de résolution) 7544.

Chemin de fer Canada-Eastern, achat par le gouvernement, (mot. Emmerson pour comité sur projet de résolution) 8332 ; bill (n° 163) autorisant le gouvernement à acheter ledit chemin de fer, 1ère l., 8360 ; 2e l., 8663-68 ; en comité, 8668 ; 3e l., 8675-78.

Chemin de fer Canadien du Nord, bill (n° 55) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1145; 2e l., 1349 ; traverse de la rivière Saskatchewan à Battleford, pétitions au gouvernement, (int. Lancaster) 1149 ; titres acquis par le gouvernement en dédommagement de la garantie des obligations du, (mot. Borden pour doc.) 2132 ; 2303 ; bill (n° 55), en comité et 3e l., 3389; 256,000 acres de terre acquis par la compagnie du, et auxquels a droit le gouvernement du Manitoba, (mot. Stewart pour doc.) 5158.

Chemin de fer Canadien du Pacifique, bill (n° 13) concernant la compagnie du, 1ère l., 397 ; 2e l., 553 ; en comité, 995 ; 3e l., 996; bill (n° 70) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1561; 2e l., 1838; en comité et 3e l., 2623 ; actions, combien émises, (int. Hughes) 3472.

Chemin de fer Central de la Frontière, de Kamloops et Cariboo, bill (n° 46) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 1064; 2e l., 1349; (en comité et 3e l.) 2387.

Chemin de fer Central de Kingston et du Dominion : pétition pour constitution en corporation de la Compagnie du, (mot. Grant pour lecture, réception et renvoi au comité des ordres permanents) 2385; 2478; bill (n° 123) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 3756; 2e l., 4328; en comité, 5099; 3e l., 5100.

Chemin de fer Central de Kootenay, bill (n° 47) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1064; 2e l., 1349; (en comité et 3e l.) 2168,

Chemin de fer de Châteauguay et du Nord, subvention à la Compagnie du, pour chemin de Montréal à l'Assomption et Joliette, 8945, et d'en endroit sur la ligne-mère, jusqu'à Charlemagne et Morin-Flats, 8946.

Chemin de fer de Chicoutimi et du Nord-Est, bill (n° 106) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 3049 ; 2e l., 3159 ; en comité et 3e l., 4328.

Chemin de fer d'Edmonton, pétition de la Compagnie du, pour loi augmentant pouvoir d'emprunt, (mot. Bickerdike pour lecture, réception et renvoi au comité des ordres permanents) 2627 ; 2958.

Chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves, bill (n° 63) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1310 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 2168.

Chemin de fer Edmonton, Athabasca et Mackenzie, bill (n° 26) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 600 ; 2e l., 717.

Chemin de fer électrique de Hamilton à Grimsby et Beamsville, bill (n° 77) concernant la Compagnie du, 1ère l., 2021; 2e l., 2344 ; en comité et 3e l., 3796.

Chemin de fer de l'Erié à la rivière Détroit, pétition de la Compagnie du, pour loi autorisant construction de certains embranchements, (mot. Sutherland pour lecture, réception et renvoi au comité des ordres permanents) 2627 ; bill (n° 105) concernant la Compagnie du, 1ère l., 3049 ; 2e l., 3159 ; en comité et 3e l., 3796.

Chemin de fer du Grand Tronc, (sub.) 6769.

Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 34) concernant la Compagnie du, 1ère l., 797 ; 2e l., 996 ; en comité et 3e l., 4031.

Chemin de Guelph à Goderich, bill (n° 31) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 797 ; 2e l., 996 ; en comité et 3e l., 2623.

Chemin de fer Huron et Ontario, pétition de la Compagnie du, pour bill augmentant ses privilèges par rapport à émission d'obligations, (mot. Wm Ross pour lecture et réception) 3887 ; bill (n° 130) concernant la Compagnie du, 1ère l., 4190 ; 2e l., 4328; en comité et 3e l., 5099..

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, embranchement du Cap Wolfe, (int. Hackett) 999 ; embranchement de Murray-Harbour, prolongement et coût, (int. Lefurgey) 1000; 1001 ; 1003 ; 1148 ; 1224 ; (rép.) 1681 ; embranchements, construction, (int. Lefurgey) 1001 ; rectification de la ligne à Curtis-Creek, (int. Lefurgey) 1223 ; embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, (mot. Lefurgey pour doc.) 1894 ; 1895 ; pont de Hillsborough, coût, (int. Lefurgey) 2203 ; embranchement de Murray-

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—*Suite.*

Harbour, coût, (int. Lefurgey) 2203 ; (mot. Lefurgey pour doc.) 3791 ; coût desdits pont et embranchement, (mot. Lefurgey pour doc.) 3810 ; embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, (mot. Lefurgey pour doc.) 4105 ; 4636, embranchement de Belfast et Murray-Harbour, coût des déblais, (int. Lefurgey) 4884 ; nouvelles installations à Kensington, 6063 ; redressement de la voie à Curtis-Creek, 6064 ; freins et signaux à air Westinghouse, 6065; agrandissement des installations à Charlottetown, 6067 ; agrandissement du hangar aux marchandises à Breadalbane, 6074; posage d'appareils de chauffage sur locomotives et wagons, 6074 ; crochets d'attelage au matériel roulant, 6075 ; embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, 6075 ; nouvelle gare à Alberton, 6086 ; embranchement de Montague-Bridge, tracé, 6088; frais d'exploitation, salaires, etc., 6302 ; 6769 ; maintien du second train par jour entre Summerside et Tignish, (int. Hackett) 6303; nouvelle gare à Charlottetown, (int. Hackett) 6334 ; double voie entre la jonction de Windsor et Halifax, (int. Barker) 6347; embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, 6767 ; agrandissement à Georgetown, 8476 ; levé topographique de Souris à Elmira, 8476 ; embranchement jusqu'au pont de Vernon-River, 8477 ; nouvelle gare à Alberton, 8477 ; agrandissements et améliorations à Charlottetown, 8478 ; amélioration du service d'eau, 8479 ; prolongement de la voie le long du rivage à Charlottetown, 8479 ; embranchement de Cardigan à Montague-Bridge, 8479 ; améliorations à Summerside, 8480 ; gare aux marchandises à la station de York, 8482.

Chemin de fer de l'île de Vancouver, bill (n° 95) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 2708 ; 2e l., 2831.

Chemin de fer de Jonction de Guelph, bill (n° 30) concernant la Compagnie du, 1ère l., 797; 2e l., 996 ; en comité et 3e l., 2623.

Chemin de fer de Lardo au lac La Flèche, (sub.) 8946.

Chemin de fer de la Lièvre et d'Ottawa, bill (n° 41) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 1064 ; 2e l., 1349.

Chemin de fer de Lindsay à Bobcaygeon et Pontypool, pont bas sur Creek Emily, (int. Hughes) 1147.

Chemin de fer du Manitoba et de Kéwatin, bill (n° 52) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1145 ; 2e l., 1349.

Chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest du Canada, bill (n° 18) concernant la Compagnie du, 1ère l., 397 ; 2e l., 553 ; en comité et 3e l., 1600.

Chemin de fer Montréal-Atlantique, section Yamaska-Saint-Guillaume pas exploitée, (int. Mignault) 6229.

Chemin de fer de Montréal au Nipissingue et à la Baie Georgienne, bill (n° 109) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 3049 ; 2e l., 3159 ; en comité et 3e l., 4328.

Chemin de fer de Népigon, bill (n° 83) concernant la Compagnie du, 1ère l., 2021 ; 2e l., 2345.

Chemin de fer d'Ottawa, Brockville et Saint-Laurent, bill (n° 71) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1561 ; 2e l., 1838 ; en comité et 2e l., 3389.

Chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest, bill (n° 15) concernant la Compagnie du, 1ère l., 397 ; 2e l., 553 ; en comité et 3e l., 996.

Chemin de fer du Pacifique Nord et d'Omineca, bill (n° 66) concernant la compagnie du, 1ère l., 1462 ; 2e l., 1838 ; en comité et 3e l., 2623.

Chemin de fer Pontiac et Interprovincial, bill (n° 21) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 600 ; 2e l., 717 ; en comité et 3e l., 996.

Chemin de fer Québec-Central, combien payé au gouvernement par année depuis 1896, pour usage de l'Intercolonial, etc., (int. Morin) 2390 ; 3997.

Chemin de fer de Québec au lac Huron, bill (n° 43) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1064 ; 2e l., 1349 ; en comité, 2386 ; 2389 ; 3e l., 2390.

Chemins de fer de la Rive Sud, des Comtés Unis et de la Vallée est du Richelieu, fusionnement, décret du conseil à cet effet, (int. Monk) 559, nomination d'un séquestre, (mot. Monk pour doc.) 565.

Chemin de fer de la rivière Chaudière, bill (n° 60) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1310 ; 2e l., 1369 ; en comité et 3e l., 3389.

Chemin de fer de la rivière Ottawa, bill (n° 78) concernant la Compagnie du, 1ère l., 2021 ; 2e l., 2345 ; en comité, 4504 ; 3e l., 4505 ; subvention à la Compagnie pour chemin de Sainte-Agathe-des-Monts au township d'Howard, lacs Saint-Joseph, Sainte-Marie, etc., 8946, et de Saint-André d'Argenteuil et de Saint-Laurent, à travers paroisses de Saint-Placide, Saint-Eustache et Saint-Martin, 8946.

Chemin de fer de Similkameen à Kéréméos, pétition de la Compagnie du, demandant bill pour remise en vigueur de la loi de 1901 la concernant, (mot. Morrison pour lecture et réception) 3888.

Chemin de fer de Similkameen à Kéréméos, bill (n° 136) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 4880; 2e l., 5139; en comité et 3e l., 5936.

Chemin de fer de la station de la Rivière-Ouelle au quai Saint-Laurent, construction, (sub.) 7634.

Chemin de fer du Sud du Canada, bill (n° 40) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1064; 2e l., 1349 ; en comité et 3e l., 6408 ; (mot. Ingram pour adoption des amendements du Sénat) 6935.

Chemin de fer du Sud de la Colombie Anglaise, bill (n° 11) concernant la Compagnie du, 1ère l., 396 ; 2e l., 553 ; en comité et 3e l., 996.

Chemin de fer du Sud du Nouveau-Brunswick ; pétition pour bill d'intérêt privé, (mot. Gibson pour lecture, réception, etc., 5250 ; 5426 ; bill (n° 143) concernant la Compagnie du, 1ère l., 5426 ; 2e l., 5647 ; en comité et 3e l., 6408.

Chemin de fer de Témiscouata, bill (n° 28) concernant la Compagnie du, 1ère l., 796 ; 2e l., 996 ; en comité et 3e l., 2168 ; bill (n° 144) modifiant l'Acte relatif à la Compagnie du, 1ère l., 5644 ; 2e l. et comité, 6877.

Chemin de fer Terminal d'Essex, bill (n° 82) concernant la Compagnie du, 1ère l., 2021 ; 2e l., 2345 ; en comité et 3e l., 4031.

Chemin de fer Terminal de Montréal, bill (n° 120) concernant la Compagnie du, 1ère l., 3756 ; 2e l., 4328 ; (mot. Talbot pour renvoi au comité des chemins de fer) 6872 ; en comité et 3e l., 7256.

Chemin de fer de Thorold au lac Erié, bill (n° 61) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 1310 ; 2e l., 1369 ; en comité et 3e l., 3389 ; requête de M. German pour modification du bill (n° 61) concernant la Compagnie du, 5909 ; bill (n° 150) corrigeant fautes d'impression du premier bill, portant ce titre, 1ère l., 6227-6228 ; motion Laurier pour envoi au comité des ordres permanents, 6228; (mot. Wright pour inscription du bill au feuilleton parmi bills d'intérêt privé) 6874 ; en comité et 3e l., 6935.

Chemin de fer de Tilsonburg, du lac Erié et du Pacifique, subvention à la Compagnie du, (int. Ingram) 7319 ; bill (n° 104) concernant la Compagnie du, 1ère l., 2959 ; 2e l., 3159; en comité et 3e l., 3796.

Chemin de fer de Timagami, bill (n° 94) concernant la Compagnie du, 1ère l., 2300 ; 2e l., 2624 ; en comité et 3e l., 3796.

Chemin de fer de Toronto à Hamilton, bill (n° 91) concernant la Compagnie du, 1ère l., 2300 ; 2e l., 2624 ; en comité et 3e l., 3796.

Chemin de fer Tarnscanadien, bill (n° 97) concernant la Compagnie du, 1ère l., 2708 ; 2e l., 2998 ; 3e l., 5369.

Chemin de fer Transcontinental-National, convention avec le gouvernement, (motion Borden pour documents) 7 ; 252 ; convention

Chemin de fer Transcontinental National—*Suite.*
supplémentaire, impression, (int. Borden) 8 ; tracé, études topographiques, rapport, (mot. Borden pour doc.) 91 ; correspondance, (mot. Borden pour doc.) 92 ; 478 ; 603 ; 1561 ; explorations à l'ouest de Winnipeg, (int. Roche) 216 ; ratification du contrat, (motion Laurier) 224 ; explorations et personnes y employées, (motion Barker pour documents) 221-222 ; protestations contre emploi d'arpenteurs étrangers, (int. Clarke) 249 ; 557 ; 999 ; (int. Puttee) 1150 ; dépôt en garantie (int. Barker) 400 ; correspondance relative à la convention supplémentaire, dépôt par sir Wilfrid Laurier, 551 ; mot. Sproule, pour impression immédiate, 551 ; explorations entre Winnipeg et Québec, (int. Puttee) 553; explorations sur la division de l'Est, (int. Kemp) 556 ; correspondance entre le gouvernement et le Grand Tronc, rapports et frais d'exploration, (mot. Monk pour doc.) 562-563 ; ratification du contrat du 8 mars 1904, (mot. Laurier pour préséance du débat) 601 ; division de l'Est, institution de la commission de construction, (int. Sproule) 1223; convention supplémentaire du 8 mars 1904, ratification, (motion Laurier pour comité sur projet de résolution, et amendement Borden) débat : sir Wilfrid Laurier, 718 ; 1644 ; 1698 et suiv.; M. R. L. Borden, 734 ; 1697 ; l'hon. M. Sifton, 803 ; l'hon. M. Haggart, 831, 1712 ; M. Osler, 848 ; M. Wade, 879 ; M. Monk, 905 ; M. L. P. Demers, 926 ; M. Northrup, 934 ; M. Russell, 954 ; M. Sproule, 976 ; 1718 ; M. Campbell, 1005 ; M. J. Robinson, 1018 ; M. Thompson (Haldimand) 1025 ; M. Richadson, 1050 ; M. Taylor, 1069 ; M. Casgrain, 1078 ; l'hon. R. Lemieux, 1094 ; M. Daniel, 1114 ; M. Gourley, 1126 ; M. Lavergne (Montmagny) 1167 ; M. Clancy, 1174 ; 1716 ; M. Lancaster, 1203 ; M. Cowan, 1252 ; M. Porter, 1279 ; M. Oliver, 1323 ; M. Pope, 1330 ; M. Wm Roche, 1344-1350-1374 ; M. Sinclair, 1394 ; M. Pringle, 1405 ; M. Smith (Vancouver) 1424 ; M. Henderson, 1436 ; M. Wilmot, 1453 ; M. Kemp, 1484 ; M. Hughes, (King) 1502 ; M. Lefurgey, 1515; M. Thompson, (Grey-nord) 1552; M. Barker, 1562-1600 ; M. Puttee, 1612 ; M. Alcorn, 1622 ; M. Bell, 1662 ; amendement Borden mis aux voix et rejeté par 116 contre 61, 1674 ; M. Sam. Hughes, 1681 ; M. Ingram, 1715 ; M. Fowler, 1720 ; M. Bennett, 1725 ; M. McCarthy, 1730 ; l'honorable M. Fitzpatrick, 1731 ; M. Cochrane, 1735 ; M. Kemp, 1742 ; M. Logan, 1750 ; l'hon. M. Fielding, 1750 ; M. Lefurgey, 1761 ; M. l'Orateur-suppléant, (décision sur citation Lefurgey) 1778 ; projet de résolution adopté, 1791; bill (° 72) modifiant l'Acte du Chemin de fer Transcontinental-National, 1ère l., 1792; 2e l., 1796; (motion Laurier pour préséance des délibérations y relatives); 2021; (motion Laurier pour 2e l., 2020; débat: sir Wilfrid Laurier, 2028; 2127; 2181; M. Clarke, 2029, amendement Clarke, 2073, mis aux voix, 2074; l'hon. M. Belcourt, (Orateur) 2074; M. R. L. Borden, 2074; 2129; M. Sproule, 2074; M. Casgrain, 2075; M. Clancy, 2076; sir Wilfrid Laurier, 2077; M. Hughes (Victoria), 2078; amendement Clarke rejeté par 66 contre 47; 2080; suite du débat sur motion Laurier pour 2e l., du bill: M. Bell, 2081; M. Richardson, 2096; M. Bennett 2104; M. Taylor, 2126; M. Calvert, 2127; M. Lavell, 2150; M. Armstrong, 2164; M. Lennox, 2168; M. Osler, 2181; M. Kaulbach, 2192; motion Laurier pour 2e l., adoptée, par 99 contre 55.

En comité (27 et 28 avril), 2200; 2207: M. R. L. Borden, 2208; 2284; l'hon. M. Fitzpatrick, 2208; 2286; M. Roche, 2210; 2272; M. Boyd, 2215; sir Wilfrid Laurier, 2220; 2244; 2249; 2283; M. Maclean, 2222; M. Ingram, 2223; 2280; M. Northrup, 2224; M. Clancy, 2231; M. Puttee, 2239; M. Kemp, 2244; M. Barker, 2245; M. Bennett, 2251; 2278; M. Pope, 2255; M. Lancaster, 2262; M. Bell, 2287; M. Robinson, 2297.

En comité (29 avril), 2303; 2345; l'hon. M. Fitzpatrick, 2304; M. Clarke, 2305; M. Alcorn, 2306; M. Barker, 2306; M. R. L. Borden, 2307; M. Wilson, 2307; M. Lennox, 2308; M. Northrup, 2312; M. Osler, 2313; M. McCreary, 2327 ; l'hon. M. Fielding, 2336 ; M. Richardson, 2375.

En comité (2 mai), 2396; M. Lennox, 2396; l'honorable M. Paterson, 2408 ; M. R. L. Borden, 2413; M. Barker, 2418; M. Wade, 2426; sir Wilfrid Laurier, 2436; l'honorable M. Fielding, 2438; l'honorable M. Haggart, 2438; M. Clarke, 2439; sir Wm. Mulock, 2440; M. Wilson, 2443; M. Osler, 2445.

En comité (3 mai), 2483; M. Lennox, 2483; l'honorable M. Fitzpatrick 2483; M. R. L. Borden, 2483; l'honorable M. Fielding, 2494; sir Wilfrid Laurier, 2502; 2534; l'honorable M. Tarte, 2506; M. T. O. Davis, 2514; M. Wright, 2532; M. Macdonald (Huron), Orateur suppléant, 2539; 2574; M. Heyd, 2541; M. McCreary, 2542; l'hon. M. Haggart, 2545; M. Hughes (Victoria), 2551; M. Barker, 2564; M. Kemp, 2574.

En comité (4 mai), 2618; 2624: sir Wilfrid Laurier, 2618; M. R. L. Borden, 2618; l'hon. M. Fitzpatrick, 2620; M. Fowler, 2621.

En comité (5 mai), 2629: M. Northrup, 2630; M. Clancy, 2652; M. Osler, 2655; M. Kemp, 2659; l'hon. M. Fitzpatrick, 2661; l'hon. M. Haggart, 2662; M. R. L. Borden, 2663; M.

Chemin de fer Transcontinental National—*Suite.*
Lennox, 2665; M. Lavell, 2668; M. Barker, 2680; sir Wilfrid Laurier, 2698; M. Morin, 2699.
En comité (6 mai), 2713; sir Wilfrid Laurier, 2713; M. R. L. Borden, 2713.
Tracé et construction, protestation en faveur de l'emploi d'ingénieurs britanniques et contre l'emploi d'ingénieurs étrangers, (mot. Borden pour doc.) 2879; 3795; 3918; commission au juge Winchester pour faire enquête à ce sujet, (mot. Clarke pour doc.) 3574.
En comité sur bill (n° 72), article 1, (11 mai) 2986; 2998: M. R. L. Borden, 2986; 3001; 3028; amendement, 3039, rejeté, 3039; sir Wilfrid Laurier, 2988; 3000; 3009; 3030; l'hon. M. Fitzpatrick, 2988; 3003; 3025; M. Barker, 2989 ; 2998 ; 3032 ; amendement, 2989; rejeté, 3018; M. Osler, 3001; 3014; M. Lennox, 3015; 3033; M. Sproule, 3016; 3046; M. Clarke, 3017; 3043; amendement, 3039; rejeté, 3048; l'hon. M. Fielding, 3042.
En comité, articles 2 et 3, (13 mai) 3059; 3092: l'hon. M. Fitzpatrick, 3060, amendements, 3060 et 3093, adoptés, 3060 et 3100; M. R. L. Borden, 3060; 3137; amendement, 3061; adopté, 3061 ; sir Wilfrid Laurier, 3062 ; sir William Mulock, 3062; 3103; M. Blain, 3062, amendement, 3062, modifié et adopté, 3100; M. Barker, 3066; M. Clancy, 3072; 3146; M. Maclean, 3078; M. Pringle, 3083; M. Fowler, 3084 ; M. Lennox, 3085 : 3092 ; M. Blanchet, 3098; l'hon. M. Haggart, 3100; M. Clarke, 3113; M. Puttee, 3125; 3156; l'hon. M. Fielding, 3129; 3140; M. Hughes (Victoria), 3130; M. Smith, (Vancouver), 3144; sir Charles Hibbert Tupper, 3148; M. Kendall, 3152; M. Oliver, 3153; M. Morin, 3156.
En comité, articles 2, 3, 4, 5, 6, 7, (16 mai) 3166: M. Bell, 3166; 3167; amendement, 3167; 3175, rejeté, 3192; M. Barker, 3175; 3245 ; 3248 ; l'hon. M. Sifton, 3177 ; M. R. L. Borden, 3183 ; 3208 ; 3235 ; M. Maclean, 3188 ; 3291 ; 3205 ; 3227 ; M. Hughes (Victoria), 3189 ; M. Roche (Marquette), 3192 ; 3219 ; 3220: amendement, 3197 ; rejeté, 3236; l'hon. M. Fitzpatrick, 3198; 3244; 3248 ; l'hon. M. Haggart, 3199 ; M. Clancy, 3201 ; 3236 ; M. Sproule, 3202; 3236 ; M. Henderson, 3209; M. Oliver, 3211 ; 3225 ; 3226 ; M. Northrup, 3217 ; M. Alcorn, 3239 ; amendement, 3244, rejeté, 3246 ; amendement Clancy, 3246, rejeté, 3258 ; sir Wilfrid Laurier, 3253.
En comité, articles 5 et 7 (17 mai) : M. Blain, 3262, amendement, 3262 ; rejeté, 3276; M. Wade, 3265 ; 3270 ; M. Bennett, 3266, amendement, 3285, en suspens, 3285 ; M. Northrup, 3273, amendement, 3276, rejeté, 3285; M. Roche (Halifax), 3274 ; l'hon. M. Fitzpatrick, 3279 ; 3282 ; 3336 ; M. Clancy, 3280 ; 3314 ; M. Barker, 3284 ; 3291 ; l'hon. M. Fielding, 3285; 3289 ; 3290 ; 3294 ; 3298; 3301 3324 ; M. Sproule, 3286, amendement, 3286, rejeté, 3296 ; M. Kemp, 3296; 3338, amendement, 3296, rejeté 3300 ; M. Earle, 3300 ; 3314, amendement, 3300, rejeté, 3317 ; M. Macpherson, 3305 ; M. Ingram, 3307 ; 3315 ; M. Clare, 3308, amendement, 3308-09, rejeté, 3317 ; M. Puttee, 3310 ; M. Smith (Vancouver), 3311 ; M. Porter, 3317, amendement, 3317, rejeté, 3318 ; M. Pringle, 3318, amendement, 3318, rejeté, 3326 ; M. R. L. Borden, 3323, amendement, 3326, en suspens, 3331 ; autre amendement de M. R. L. Borden, 3337; l'hon. M. Haggart, 3294, amendement, 3331, rejeté, 3334; M. Casgrain, 3334, amendement. 3336, en suspens, 3336, rejeté, 3360 ; M. Taylor, amendement, 3337 ; sir Wilfrid Laurier, 3338.
Construction du chemin de fer Transcontinental National, (motion de sir Wilfrid Laurier, pour comité sur projet de résolution modifiant l'article 9 de l'Acte du chemin de fer Transcontinental National de façon que ce chemin soit construit sous la surveillance de quatre commissaires au lieu de trois) 3338 ; sir Wilfrid Laurier, 3338; 3339; 3340; M. R. L. Borden, 3339 ; 3340 ; M. Casgrain, 3339; M. Earle, 3339 ; 3340; M. Wilson, 3340; projet de résolution rapporté, lu une deuxième fois et renvoyé au comité général pour être délibéré en même temps que le bill (n° 72) 3340.
En comité sur bill (n° 72), articles 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 et 11, (18 mai), 3351 ; 3389 : M. Casgrain, 3351 et suiv., amendement, 3336, rejeté 3360 ; l'hon. M. Fitzpatrick, 3351 et suiv., amendement, 3392, adopté, 3392; amendement, 3393, adopté, 3393, amendement, 3394, adopté, 3394; amendement, 3395, adopté, 3411 ; amendement, 3411, adopté, 3422 ; sir Wilfrid Laurier, 3352 et suiv.; M. Kemp, 3352 et suiv.; l'hon. M. Fielding, 3353 et suiv.; M. Barker. 3355 et suiv.; M. Bell, 3357 ; M. Sproule, 3358 et suiv.; M. Ingram, 3359 et suiv. ; M. Lavell, 3360 et suiv., amendement, 3360, rejeté, 3368 ; M. Morin, 3366 et suiv., sous-amendement, 3402, rejeté, 3411 ; M. Reid, 3368 et suiv.; M. Robinson, 3380, amendement, 3381 ; M. Ganong, 3381 ; M. R. L. Borden, 3392 et suiv., amendement, 3393, rejeté, 3394, amendement, 3395, rejeté, 3395 ; M. Bennett, 3392, amendement retiré, 3392 ; M. Monk, 3406 et suiv.; M. Macdonald, (Orateur-suppléant) décision, 3413 et suiv.; M. Talbot, 3417 ; M. Henderson, 3418 ; M. Clancy, 3420.
Motion de sir Wilfrid Laurier pour 3e l., (19 mai) débat, 3425 ; 3475 ; sir Wilfrid Lau-

Chemin de fer Transcontinental National—*Suite.*
rier, 3425 et suiv.; M. Monk, 3425 et suiv., amendement, 3425, rejeté, 3431-32-33 ; M. Henderson, 3433 et suiv., amendement, 3433, rejeté, 3435 ; M. Pope, 3435 et suiv., amendement, 3447, rejeté, 3447-48-49 ; M. Taylor, 3449 et suiv., amendement, 3449, rejeté, 3450; l'hon. M. Fitzpatrick, 3449 et suiv. ; M. Sproule, 3450 et suiv., amendement, 3450, rejeté, 3451; M. R. L. Borden, 3451 et suiv.; M. Lavell, 3451 et suiv.; amendement, 3452, rejeté, 3453 ; M. Blain, 3453 et suiv., amendement, 3453, rejeté, 3455 ; M. Ingram, 3455 et suiv. amendement, 3455, retiré, 3456 ; M. Northrup, 3456 et suiv., amendement, 3457, rejeté, 3459 ; M. Richardson, 3459 et suiv., amendement, 3459, rejeté, 3461-65 ; M. T. L. Thomson, 3461 ; M. Clancy, 3461 et suiv., amendement, 3461, rejeté, 3465 ; M. Broder, 3463 et suiv.; M. Alcorn, 3465 et suiv., amendement, 3465, rejeté, 3469.

Motion de sir Wilfrid Laurier pour 3e l. (25 mai), continuation du débat, 3475 ; 3516 ; M. Clare, 3476 et suiv., amendement, 3485, rejeté, 3548-49 ; sir William Mulock, 3486 et suiv. ; M. Monk, 3489 et suiv. ; M. Bourassa, 3493 et suiv.; M. Taylor, 3496 et suiv. ; M. Macpherson, 3501 et suiv. ; M. Hughes (Victoria), 3506 ; M. Puttee, 3509 et suiv.; M. Campbell, 3511 et suiv.; M. Clarke, 3516 et suiv. ; l'hon. M. Fitzpatrick, 3529 et suiv. ; M. R. L. Borden, 3533 et suiv.; M. Sproule, 3534 et suiv.; M. Smith (Vancouver 3536 et suiv.; M. Smith (Wentworth) 3537 et suiv.; M. Johnston, (Cap-Breton) 3541 et suiv. ; M. Pringle, 3546 et suiv.; M. Lennox, 3549 et suiv. amendement, 3549, rejeté, 3572 ; M. J. Robinson, 3556 ; M. Clancy, 3559 et suiv. ; sir Wilfrid Laurier, 3561 et suiv. ; M. Barker, 3563 et suiv. ; M. Bennett, 3565 et suiv., amendement,, 3565, rejeté, 3572; M. Armstrong, 3567 et suiv.

Motion de sir Wilfrid Laurier pour 3e l., (26 mai), continuation du débat, 3575 : M. R. L. Borden, 3575 et suiv., amendement, 3609, rejeté, 3733-34-35 ; l'hon. M. Fielding, 3609 et suiv. ; l'hon. M. Haggart, 3674 et suiv., amendement, 3735, rejeté, 3736; M. Daniel, 3691 et suiv. ; l'hon. M. Emmerson, 3696 et suiv.; M. Bell, 3715 et suiv.; M. Hughes, (Victoria) 3736 et suivants, amendement, 3736, rejeté, 3737 ; M. Porter, 3737 et suiv., amendements, 3737, rejeté, 3753 ; sir Wilfrid Laurier, 3741 et suiv. ; M. Sproule, 3742 ; M. Barker, 3744; M. Clancy, 3745 ; M. Pope, 3747 ; M. Ingram, 3748 et suiv., amendement, 3753, rejeté, 3754 ; M. Pringle, 3749 ; M. Northrup, 3750 ; sir William Mulock, 3751 ; 3e l., et adoption, 3754 ; requête adressée au gouvernement par MM. Cox, Hays et Wainwright, à qui communiquée avant d'avoir

Chemin de fer Transcontinental National—*Suite.*
été lue à la Chambre par l'hon. M. Fielding, le 26 mai (voir page 3669) (int. Barker), 3799 ; état faisant connaître les noms des citoyens américains employés aux travaux d'exploration du Transcontinental National, la nature de leur emploi et les raisons pour lesquelles on les a engagés de préférence aux Canadiens, (mot. Smith pour documents) 3803 ; emploi d'étrangers, le gouvernement est-il représenté par un avocat à l'enquête faite par le juge Winchester à ce sujet, (int. Borden et Hughes) 3992; 4106; 4195; 4387; mesures pour obtenir compte rendu des témoignages, (int. Clarke) 4106 ; soumissions et aide pour construction, (mot. Barker pour doc.) 3998; présentation d'un projet de loi portant que la majorité des membres du conseil de direction se composera de sujets britanniques (int. Casgrain) 4195; enquête par le juge Winchester sur emploi d'étrangers, le gouvernement y est-il représenté par un avocat et ordre sera-t-il donné à celui-ci d'interroger de nouveau les témoins déjà interrogés à Montréal au commencement de l'enquête (int. Clarke) 4469 ; rapport du juge (mot. Borden pour doc.) 5646 ; (int. Maclean) 5754 ; demandes d'emploi reçues par le gouvernement depuis le 3 mai 1904, au sujet des explorations à faire, (mot. Clarke pour doc.) 4782 ; correspondance reçue de l'Association des ingénieurs de l'Ouest, concernant emploi d'ingénieurs étrangers, (mot. Clarke pour doc.) 4885 ; 4985 ; (int. Clarke au sujet du dépôt de nouvelles correspondances) 5753; études, levés, plans et autres frais, (sub.) 6376 ; (int. Lennox) 6634 ; mesures prises pour renvoi d'étrangers employés au tracé, etc., (int. Clarke) 6631 ; 6974 ; 7116 ; copies des dépositions faites devant le juge Winchester, distribution aux membres de la Chambre, etc., (int. Clarke) 6971 ; 7116 ; étrangers employés contrairement à la loi et renvoyés, leurs noms, (int. Smith) 6975 ; emploi de sujets britanniques, vœu de l'Association des ingénieurs canadiens, (int. Clarke) 7540 ; études topographiques et autres dépenses, (sub.) 9090.

Chemin de fer de la Vallée du Saint-Maurice, bill (n° 50) constituant en corporation la Compagnie du, 1(re l., 1064; 2e l., 1349.

Chemin de fer de la Vallée de Tobique, bill n° 36) concernant la Compagnie du, 1ère l., 994 ; 2e l., 1187.

Chemin de fer de Walkerton à Lucknow, bill (n° 32) constituant en corporation la Compagnie du, 1ère l., 797 ; 2e l., 996 ; en comité et 3 l., 2998.

Chemin de fer Whitehorse et Alsek, bill (n° 25) constituant en corporation la Compagnie du. 1ère l., 600 ; 2e l., 717 ; en comité et 3e l., 1600.

Chenal du nord, creusage, et construction d'un barrage, (sub.) 6400 ; 6408.

Chesley, Ont., directeur de la poste, démission et remplacement, (int. Blain) 7178 ; (int. Donnelly) 4882.

Chevaux canadiens, vente au rabais, (observ. Hughes) 9041.

Chien de mer : enquête et rapport du commissaire des pêcheries sur inconvénients résultant de sa présence dans les eaux de l'Atlantique le long des côtes du Canada, (int. Kaulbach) 2395 ; fléau, (mot. Borden pour doc.) 7021; 7065 ; chien de mer salé comme appât, expériences par le gouvernement, (int. Sinclair) 3343.

Chinois, demande d'entrée libre dans la Colombie Anglaise par les autorités de la Chine, (int. Puttee) 398 ; Chinois employés en Afrique-sud, (int. Monk) 216 ; employés dans les mines de houille, veto sur loi de la Colombie Anglaise à ce sujet (int. Bourassa) 687 ; entrant au Canada sans payer taxe, lacunes dans la loi relative à leur exclusion, (int. Smith) 1003.

Cigarette, loi la prohibant, (mot. Laurier pour comité sur projet de résolution) 246 ; mot. Maclaren, (idem), débat, 336 ; 3810 ; (motion Maclaren pour présentation d'un projet de loi la prohibant), adoptée sur division, 4027 ; bill (n° 128) prohibant l'importation, la fabrication et la vente des cigarettes, 1ère l., 4102 ; mot. Maclaren pour 2e l., mise aux voix, 4781, et adoptée, 4782 ; en comité, 5196.

Ciment, fabriques au Manitoba, (observ. Hughes) 8067.

Circulation gratuite, liste de permis de, émis en 1903, (mot. Bell pour doc.) 1896 ; 3575.

Clément, M. Jules d'E., lettre (int. Casgrain) 210.

Clinton, bureau de poste, construction, (sub.) 534.

Cobourg, arsenal, construction, (sub.) 534.

Code pénal de 1892, bill (n° 3) le modifiant, 1ère l., 10 ; mot. Lancaster pour 2e l., 422 ; 598 ; 1903 ; 3829 ; amendement, (l'hon. M. Fitzpatrick) 3834, adopté, 3835 ; en comité, 3829 ; 3e l., et adopté, 3835; bill (n° 56) idem, 2e l., en comité, 3e l. et adop., 3835.

Code pénal de 1892, bill (n° 56) le modifiant, 1ère l., 1145.

Code pénal de 1892, bill (n° 76) le modifiant, 1ère l., 1794 ; 2e l., 4475-76; en comité, 4776; bill (n° 86) le modifiant quant aux peines imposées aux débiteurs frauduleux, 1ère l., 2133 ; 2e l. et comité, 4029 ; 4032 ; 3e l. et adop., 4040.

Cole's Point, N.-B., quai, construction et entretien, (int. Daniel) 4467.

Collingwood, hôpital général de marine, bill (n° 23) y relatif, 1ère l., 600 ; 2e l., 717 ; en comité et 3e l., 1348 ; valeur du bassin de radoub, prime à ses propriétaires, etc., (int. Bennett) 3342 ; port, améliorations, (sub.) 7858 ; 8131.

Colombie Anglaise, ports et rivières, (sub.) 9164.

Colonisation, chemins au Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest, (sub.) 8126 ; 9174.

Comités, permanents (motion Laurier) 7 ; comité spécial pour préparer liste des membres des, (mot. Laurier) 7, rapport, 160 ; (mot. Laurier pour adoption du rapport) 166 ; mot. Borden pour substitution de M. Roche à M. Birkett, et vice versâ, 478 ; (mot. Cowan pour permission de siéger pendant les séances de la Chambre) 5914.

Comité spécial de onze membres de la Chambre: pour refondre et amender actes concernant le revenu public, contrôler les finances du Canada, etc., (mot. Lennox pour institution de ce comité) 3807 ; pour préparer et présenter bill ayant pour objet d'amender et de refondre lois concernant revenu public, contrôle et administration des deniers publics, audition des comptes publics, etc., (motion Lennox pour institution dudit comité) 4331.

Commerce : ministère, (sub.) : appointements, 6230 ; dépenses casuelles, 6233.

Commerce et navigation, tableaux, (dépôt par l'hon. M. Paterson) 202.

Commission des chemins de fer : membres, (int. Taylor) 217 ; décision *in re* communication de Port-Arthur et Fort-William avec stations et propriétés du Pacifique Canadien, (mot. Sproule pour doc.) 565 ; entretien et opérations, (sub.) 8494.

Commission géologique, (sub.): appointements, (sub.) 7294; études, livres, instruments, papeterie, etc., 7309 ; explorations et arpentages dans la Colombie Anglaise et le Yukon, rapports et cartes à ce sujet, 7314 ; cartes, gravure, etc., 7315 ; appointements au-dessus de $500, 7315 ; appareil d'essayage, produits chimiques, etc., 7315 ; commission géologique, rapport de 1903, (dépôt par l'hon. M. Sifton) 6230.

Compagnies, bill (n° 75) modifiant la loi de 1902 y relative, 2e l. et comité, 4027; 4763; 5159 ; bill (n° 164) du Sénat modifiant la loi de 1902 y relative, 2e l., 8963 ; 9032 ; 9184 ; en comité et 3e l., 9184.

Compagnie d'amélioration de la rivière Thompson, bill (n° 79) concernant le titre d'institution de la, 1ère l., 2021 ; 2e l., 2345 ; en comité, 4749 ; 3e l., 4751 ; (mot Galliher pour adoption des amendements du Sénat) 8075.

Compagnie d'assurance Anglo-Américaine, pétition pour bill d'intérêt privé, (mot. McCarthy pour lecture, réception et renvoi au comité des ordres permanents) 2959; bill (n° 115) y relatif, 1ère l., 3260, renvoi au comité des banques et du commerce, 3260.

Compagnie d'assurance du Canada, sur la vie, bill (n° 108) y relatif, 1ère l., 3049 ; 2e l., 3159.

Compagnie d'assurance "Century", sur la vie, bill (n° 121) concernant la Compagnie du, 1ère l., 3756 ; 2e l., 4328 ; 3e l., 5369.

Compagnie d'assurance "Dominion" contre le feu, bill (n° 54) la constituant en corporation, 1ère l., 1145; 2e l., 1349; 3e l., 5369.

Compagnie d'assurance "Monarque," sur la vie, bill (n° 69) la constituant en corporation, 1ère l., 1462; 2e l., 1838.

Compagnie d'assurance "Mutual Reserve", bill (n° 161) concernant les personnes dites "Canadian Assessment Policy Holders", dans cette compagnie, 1ère l., 7755; bill (n° 161) du Sénat, mot. Fielding pour 1ère l., 8643 ; mot. Laurier pour délibération, 8791 ; mot. Heyd pour 2e l., 8791; 2e l., et comité, 8794 ; 3e l., 8828; jugement contre la compagnie dans la cause de Foster contre elle, (int. Taylor) 8895.

Compagnie d'assurance d'Ontario contre les accidents, bill (n° 67) la concernant, 1ère l., 1462; 2e l., 1838.

Compagnie d'assurance d'Ottawa, contre le feu: pétition demandant constitution en corporation, (mot. Rosamond pour lecture, réception et renvoi au comité des ordres permanents) 3259; bill (n° 122) concernant la Compagnie du, 1ère l., 3756; 2e l., 4031; 3e l., 5369.

Compagnie d'assurance de l'Ouest: pétition pour bil d'intérêt privé, (mot. McCarthy pour lecture, réception et renvoi au comité des ordres permanents) 2959; bill (n° 114) y relatif, 1ère l., 3259, renvoi au comité des banques et du commerce, 3260.

Compagnie canadienne d'ameublements pour bureaux et salles d'école, (Canadian Office and School Furniture Company) bill (n° 137) concernant certains brevets d'invention de la, 1ère l., 4880 ; 2e l., 5139 ; en comité et 3e l., 5936.

Compagnie canadienne d'assurance contre le feu, bill (n° 24) y relatif, 1ère l., 600; 2e l., 717; en comité et 3e l., 1832.

Compagnie canadienne de crédit, d'indemnité et de cautionnement, bill (n°29) la constituant en corporation ; en comité, 5367 ; 3e l., 5369.

Compagnie canadienne de force motrice et de traction, bill (n° 81) concernant le titre d'institution de la, 1ère l., 2021; 2345.

Compagnie canadienne générale d'électricité, (à responsabilité limitée), pétition pour loi l'autorisant à importer au Canada, d'ici à 1905, turbine brevetée, (M. A. T. Thompson) 2787; bill (n° 116) à cette fin, et pour autres fins de même nature, 1ère l., 3260; en comité et 3e l., 4328.

Compagnie de chemin de fer de la Baie d'Hudson et du Nord-Ouest, bill (n° 68) y relatif, (motion Oliver pour 2e l. de l'amendement du Sénat) 4686.

Compagnie de chemin de fer et d'irrigation d'Alberta, bill (n° 85) pour la constituer en corporation et la fusionner avec d'autres, 1ère l., 2133; 2e l., 2345.

Compagnie de chemin de fer et de navigation de Vancouver, de Victoria et de l'Est, bill (n° 33) y relatif, 1ère l., 797; 2e l., 996; en comité et 3e l., 1600.

Compagnies de crédit, spéculations les, (int. L. P. Demers) 1001; exploitation du public par les, (observ. L. P. Demers), débat, 1897 ; combien autorisées dans la province de Québec, leurs noms, protection du public, etc., (int. Léonard) 3162.

Compagnie d'éclairage et de force motrice de Rio de Janeiro, pétition pour bill modifiant son nom et l'autorisant à construire tramways, chemins de fer, lignes télégraphiques et téléphoniques au Brésil, (motion Calvert pour lecture, réception, etc.) 4880; dix-huitième rapport du comité des ordres permanents, favorable à ladite pétition, (présentation par M. L. P. Demers) 5060; (mot. Calvert pour lecture et réception de ladite pétition) 5061; bill (n° 152) pour les fins mentionnées dans ladite pétition, 1ère l., 5254; 2e l., 5371; en comité, 5935.

Compagnie Electrique d'Ottawa, pétition, (mot. Morrison pour lecture, réception et renvoi au comité des ordres permanents) 2385; bill (n° 110) concernant cette compagnie, 1ère l., 3049; 2e l., 3159; en comité, 4230; 4273; 4284; amendement Puttee, 4320, mis aux voix et rejeté, 4324-25.

Compagnie d'estacades, de la rivière des Francais, (à responsabilité limitée), bill (n° 16) y relatif, 1ère l., 397; 2e l., 553; en comité et 3e l., 1348.

Compagnie d'exploitation forestière et de développement d'Okotoks et de High River, bill (n° 51) la constituant en corporation, 1ère l., 1065; 2e l., 1349; en comité et 3e l., 3088.

Compagnie de houille et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen, bill (n° 48) y relatif, 1ère l., 1064; 2e l., 1349; en comité et 3e l., 3795; subvention pour chemin du pont Spence, sur le Pacifique Canadien, au lac Nicola, ou du village de Coutlé vers Princeton et Headley, 8947.

Compagnie des houillères de l'Ouest canadien (à responsabilité limitée), bill (n° 80) y relatif, 1ère l., 2021; 2e l., 2345; en comité, 4327 ; 4742; 4927 ; 5098 ; 5934 ; 6174; motion Hyman pour renvoi au comité des chemins de fer, 6185 ; en comité et 3e l., 6935; amendements du Sénat, 7828.

Compagnie impériale de prêts et placements, bill (n° 58) y relatif, en comité et 3e l., 5936.

Compagnie industrielle et de force motrice du rapide des Cèdres, bill (n° 89) ayant pour objet de la constituer en corporation, 1ère l., 2708 ; 2e l., 2831 ; en comité, 4504 ; 4685 ; (mot. Cowan pour renvoi du bill au comité des bills d'intérêt privé) 4742 ; en comité et 3e l., 5936.

Compagnie manufacturière et commerciale de Cascapédiac, bill (n° 20) la constituant en corporation, 1ère l., 479 ; 2e l., 553 ; en comité et 3e l., 1348.

Compagnie manufacturière de Sprague's Falls, (à responsabilité limitée), bill (n° 42) y relatif, 1ère l., 1064 ; 2e l., 1349 ; en comité, 4325 ; motion pour 3e l., 4325 ; 4506 ; en comité et 3e l., 4742.

Compagnie du Parc et de l'Ile de Montréal, bill (n° 59) y relatif, 1ère l., 1310 ; 2e l., 1369.

Compagnie du pont du détroit de Canso, bill (n° 64) la concernant, 1ère l., 1310 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 2168.

Compagnie du pont international du Nouveau-Brunswick, bill (n° 57) la constituant en corporation, 1ère l., 1310 ; 2e l., 1369 ; (en comité) 2387 ; mot. Marcil pour adoption du bill et changement du titre d'icelui, 2389 ; 3e l., 2389.

Compagnie du pont de Welland à la Grande Ile, bill (n° 62) concernant la Compagnie du, 1ère l., 1310 ; 2e l., 1370 ; en comité et 3e l., 3389.

Compagnie de prêts et de placements du Canada, bill (n° 58) y relatif, 1ère l., 1310 ; 2e l., 1369.

Compagnie C. Ross, d'Ottawa, paiement fait à icelle, (int. Clarke) 6633.

Compagnie de télégraphe de l'Amérique du Nord, bill (n° 53) y relatif, 1ère l., 1145 ; 2e l., 1349 ; en comité et 3e l., 2998.

Compagnie des tramways d'Edmonton, pétition demandant loi pour amender son acte constitutif, (mot. Oliver pour lecture et réception) 2707 ; bill (n° 111) concernant cette

Compagnie de tramway d'Edmonton—*Suite.*
compagnie, 1ère l., 3049 ; 2e l., 3389 ; en comité, 5567 ; 3e l., 5568.

Compagnie de transport, des Grands Lacs et du Nord-Ouest, bill (n° 107) la constituant en corporation, 1ère l., 3049 ; 2e l., 3159 ; 3389.

Comptes entre le Dominion et les provinces d'Ontario et de Québec, règlement, (mot. Fielding pour retarder production de l'état) 552 ; mémoire du sous-ministre des Finances à ce sujet, (dépôt par l'honorable M. Fielding) 5753. (Voir " Provinces ", lettre " P.").

Comptes publics, comité permanent des, (mot. Wade pour y référer comptes de 1903 et rapport de l'auditeur général) 396 ; réunions, (int. Casgrain) 4273.

Confédération, fête, ajournement, 5832 ; 5912.

Conférence internationale, pouvoirs de ses membres, (mot. Borden pour doc.) 1367 ; 3761 ; dépôt de documents à ce sujet par sir Wilfrid Laurier, 5832.

Confitures falsifiées : peines imposées pour vente, mesures prises ou à prendre, pour empêcher vente, (int. Smith) 8186.

Conseil privé du Roi pour le Canada, bureau ; appointements et dépenses casuelles, (sub.) 430.

Côte Saint-Paul, parachèvement du pont, (observ. Monk) 3261 ; 3790.

Coton : brut, importation, (int. Ross) 558 ; (mot. Ross pour doc.) 1894 ; culture au Canada, (int. Ross) 558.

Cotonnades, protection de cette industrie, (observ. Pringle) débat, 1463 et suiv.

Cours de comté, Ontario, changements dans le personnel des juges, vacances, etc., (int. Bennett) 2391 ; district n° 7, Nouvelle-Ecosse, supplément au traitement du juge, (sub.) 8047.

Cour de l'Echiquier, bill (n° 134) concernant sa juridiction en matière de dettes des compagnies de chemin de fer, 1ère l., 4721; bill (n° 37) modifiant l'Acte de la cour de l'Echiquier, 1ère l., 994 ; 2e l., 1800 ; 4049 ; en comité, 1800 ; 5259 ; 3e l., 5260-61; (sub.): un premier commis, 8048 ; deux commis de la 2e classe cadette, 8048 ; dépenses casuelles, 8048.

Cour Suprême, insuffisance de l'édifice y affecté, observ. Casgrain, (débat) 629 ; un crieur, (sub.) 8047.

Cours Suprême et de l'Echiquier, bill modifiant l'Acte des, 1ère l., 4464.

Cow-Bay-Run, brise-lames, (sub.) 7743.

Crédit non nécessaire pour 1904-1905, (int. Lennox) 6953.

Crédit provisoire, (mot. Fielding) 6724.

Christian, Annie, bill (n° 155) pour lui faire droit, 1ère l., 6765 ; 1ère l., (mot. Calvert) 6873 ; 2e l., 6974 ; 3e l., 7519.

DALHOUSIE, port, améliorations, (sub.) 7854.
Damen, William A., bill (n° 92) concernant certain brevet de, 1ère l., 2300 ; 2e l., 2624 ; en comité et 3e l., 3088.
Débats, comité, (motion Laurier) 8 ; 1er rapp., M. Champagne, 246 ; 2e rapp., rémunération des clavigraphistes au service des sténographes officiels, 551 ; (mot. pour adop.) 993 ; 3e rapp., préparation d'un index analytique, 8133 ; (mot. Champagne) pour adop. du 3e rapp., 8361.
Débats, compte rendu officiel des, correction d'une erreur de chiffre, (observ. Hughes) 8646.
Délégués agricoles; envoyés en Angleterre et en Irlande, nature et rétribution de leurs services, (int. Roche) 250 ; 554 ; réduction des prix de passage par le gouvernement en leur faveur, (int. Hackett) 1374 ; noms des délégués et appointements ou frais de voyage à eux payés, (mot. Roche pour doc.) 1894.
Dépôt-Harbour, brise-lames, (sub.) 7860 ; dragage, (sub.) 8131.
Députés, nouveaux, 2 ; présentés, 6 ; 802 ; nommés lieutenants-gouverneurs ; (int. Casgrain) 211 ; nommés à différents emplois, (int. Casgrain) 1002 ; (mot. Roche pour doc.) 1167.
Deschambault, quai, (sub.) 7875..
Deseronto, édifice public, construction, (sub.) 538.
Desroches, John M., gardien de pêcheries, accusation contre, (int. Hackett) 1147.
Détenus libérés conditionnellement depuis le 1er mai 1903, combien, leurs noms, la nature de leurs rélits et les raisons de leur mise en liberté, (mot. Monk pour doc.) 3804.
Détroit, comté de Dorchester, établissement d'un bureau de poste, (int. Morin) 5819.
Dette publique, intérêt et fonds d'amortissement, (sub.) 231 ; courtage sur achat de fonds d'amortissement, (sub.) 243 ; conversion, frais, (sub.) 244.
Digby, jetée, réfections et réparations, (sub.) 7743.
Dimanche, projet de loi relatif à l'observance du, (int. Robinson) 253.
Dipper-Harbour, brise-lames, (sub.) 7854.
Discours du trône, 5 ; 9213.
Dixon, George, Régina, homestead à lui accordé, (int. Roche) 6975.
Documents publics, suppression, (avis par l'hon. M. Haggart, d'un projet de résolution) 5813 ; présentation de ce projet, (débat) 5833.
Dominion Iron and Steel Company, sommes à elle payées à titre de primes, (int. Kendall) 5911 ; la résolution relative aux salaires courants s'applique-t-elle à cette compagnie, (int. Kendall) 5936.
Douanes, appointements, (sub.) 1804, 1839 ; (mot. Ingram pour réduction) 1882; appointements et dépenses imprévues des divers ports des diverses provinces, y compris retribution supplémentaire pour travail en dehors des heures régulières, (sub.) 1903 ; percepteur à Victoria, C.A., (int. Earle) 6451; amendement à la loi des, (mot. Paterson pour comité sur projet de résolution) 8502 ; en comité, 8833 ; bill (n° 170) modifiant la loi de douanes, 1ère et 2e l., en comité et 3e l., 8835.
Doukhobortses, addition de townships à la réserve des, (mot. Roche pour doc.) 565 ; nomination de James Mayor pour faire enquête sur différend survenu entre eux et le gouvernement fédéral, (int. Wilson) 470.
Dragage, (sub.) : nouvel outillage pour les provinces d'Ontario et de Quebec, 7987 ; pour le Manitoba, 7991 ; pour la Colombie Anglaise, 7991-7992 ; en général, 7992 ; Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard, 7992 ; Ontario et Québec, 7994 ; Colombie Anglaise, 7996 ; outillage et travaux de, (sub.) : provinces maritimes, 9161 ; provinces d'Ontario et de Québec, 9161.
Drague aspirante pour les provinces maritimes, construction, (int. Bell) 1677.
Dragueur "Richelieu", frais d'entretien, salaire des employés, etc., (int. Monk) 6633.
Dragueur "J. I. Tarte", réparations, (sub.) 8130.
Drapeau sur édifice du parlement, (observ. Bourassa) 218.
Dunnville, pont, peinturage, combien payé et à qui, (int. Lancaster) 8134.
Dyke, John, ancien agent du gouvernement en Angleterre, allocation, (sub.) 9144.

ECONOMIE interne : commission, rapport, (présentation par M. l'Orateur) 8769 ; (motion Fielding pour adoption) 8769.
Edifices publics : provinces maritimes, (sub.) 477 ; province d'Ontario, loyers et améliorations, (sub.) 538 ; province de Québec, (sub.) 687 ; Manitoba, renouvellements et améliorations, (sub.) 693 ; territoires du Nord-Ouest, renouvellements et améliorations, (sub.) 704 ; combien construits ou améliorés depuis 1896, (mot. Clare pour doc.) 1896 ; entreprise de l'éclairage à qui adjugée et à quelles conditions, (int. Maclean) 3343; (sub.) : édifices publics en général, 7723 ; salles d'armes, construction, 7724 ; édifices publics, loyers, 7726 ; mécaniciens, chauffeurs et gardiens, 7735 ; chauffage, 7735 ; eau, 7736 ; force électrique et autre, 7737 ; édifices publics en général : construction de salles d'armes, (sub.) 9150 ; (sub.) 9192.

Edmonton, prison, construction, (sub.) 705.
Elections contestées, 5.
Elections fédérales, loi de 1900 y relative, amendement, (int. Alcorn) 1150 ; amendements projetés à la loi des, explications par sir Wilfrid Laurier, 5258; bill (n° 148) concernant élections fédérales, 1ère l., 5932; 2e l. et comité, 7323; 8138; 8245; amendement Alcorn, 8251, rejeté, 8251 ; 3e l., 8503-04 ; amendement Alcorn, 8503, rejeté, 8504.
Election générale, aura-t-elle lieu cette année, dépêche de Brandon à ce sujet, etc., (int. Sproule, Ingram et Henderson) 8643-44 ; aura-t-elle lieu avant la prochaine session? (int. Fowler) 9209.
Electricité, requête demandant transmission aux Etats-Unis de force motrice produite au Canada, (int. Clarke) 1371.
Emerson, construction d'un édifice public, (observ. LaRivière) 697.
Employés publics, cautionnements par compagnies de garantie, (int. Thompson) 3422 ; (int. Clarke) 7320.
Emprunts temporaires en souffrance, montant emprunté, taux de l'intérêt et conditions du remboursement, (int. Sproule) 2204.
Essex, fusiliers r', à l'exposition de Saint-Louis, (observ. Cowan) 1794.
Etrangers, bill (n° 147) modifiant lois relatives à la naturalisation des, 1ère l., 5910 ; 2e l., 6879 ; en comité, 6882 ; 7322 ; 3e l., 7323.
Exécutif, dépenses imprévues se rattachant à ses décrets, (sub.) 8499.
Explications de nature personnelle : M. Copp, le député de Digby, racontars de journaux, 224 ; M. R. L. Borden, citation d'extraits du mémoire de M. Blair, (débat) 1310 ; M. R. L Borden, incorrection du compte-rendu officiel des débats, 1462 ; M. Bell, article du " Globe," 2022 ; M. Fielding, paroles de M. Haggart, 2146 ; M. Barker, article du " Globe ", 2481 ; M. Osler, relations avec certaines compagnies de chemin de fer, 2880 ; M. Wm Roche, réfutation d'un de ses discours par le député de Lennox, 3993 ; 4190 ; M. Ingram, discours de M. Wm Roche, 4138 ; M. German, discours de M. Hughes (Victoria), l'accusant d'ingérence politique au sujet de la prolongation du commandement du colonel Gregory (2e dragons de la peninsula de Niagara) 4721 ; M. Maclean, la question du téléphone soumise à la cour Suprême, 4783 ; l'hon. M. Fisher, son apprentissage militaire, entre-filet du " Citizen ", 5914 ; M. Bourassa, compte rendu d'un débat sur la loi de la milice par le " Mail and Empire ", 6641 ; l'honorable M. Fitzpatrick, article du "Mail and Empire ", intitulé " La course à l'argent ", au sujet du Transcontinental-National, 7321 ; l'honorable Wm Ross, lettre Dennis Eagan, 7645.
Explorations, (sub.) 8002.
Exportations en Afrique Australe, en 1901-1902 et en 1902-1903, (int. Smith) 5340.
Expositions, (sub.) 7503 ; de Saint-Louis, de Liège, de Londres, de Liverpool, de Wolverhampton, de Cork, d'Osaka, de Buffalo, (subsides, et observations Fisher) 4145-46-47-81 et suiv.
Exposition de Saint-Louis, envoi d'un délégué au Congrès de l'Association internationale des dentistes, (int. Richadson) 3164; (sub.): M. William Hutcheson, commissaire, (int. Fowler) 7503 ; appointements de E. P. Eastman, sous-commissaire et non sujet britannique, (int. Fowler) 7519 ; 7542 ; (observ. Emmerson) 7530 ; total des frais, (int. Blain) 7520.

FACTEURS de la poste, appointements quand malades, (int. Clarke) 6979.
Farine, étalons, fixation des, (int. Smith) 6635.
Fer : fabrication, combien payé à titre de prime en 1904, (int. Henderson) 8899 ; (sub.) 9090.
Fermes expérimentales ou stations agronomiques, (sub.) 2771; (sub.) 5019 et suiv.; (sub.): administration, (observ. Taylor) 7266; 7462; dépenses en 1903, 7502; bâtiments nouveaux et réparés, 7724.
Fête du 12 juillet, (mot. Hughes pour ajournement) 6348.
Fête Victoria, (mot. Laurier pour ajournement à ce sujet) 3260; 3469.
Feuilleton de la Chambre, rédaction du, (observ. Sproule) 995.
Ficelle d'engerbage, quantité fabriquée au Canada ou y importée en 1891, 1896 et 1901, (int. Smith) 799; saisies opérées et amendes imposées, (int. Clancy) 3163; 3572; (mot. Clancy pour doc.) 6105; saisies opérées, poursuites intentées, amendes imposées, (int. Clancy) 4328; 5159; (mot. Clancy pour doc.) 5646 ; 5832 ; 5915; 5934; 5997 ; vente, (voir bill (n° 124) inspection générale) 8158 et suiv.; statistique y relative, rép. du ministre du Commerce à int. Blain, (observ. Henderson) 9211.
Fil de fer barbelé, quantité fabriquée au Canada ou y importée en 1891, 1896 et 1901, (int. Smith) 799.
Fleuve Fraser, amélioration du chenal, travaux de protection, (sub.) 7983.
Fleuve Saint-Laurent, chenal: dragage et autres travaux, décret les transférant au ministre de la Marine, (sub.) 7703; 8130.
Foin exporté aux Etats-Unis, inspection, (int. Léonard) 402.
Foley, M.; appointements, (sub.) 2744.
Forêts, protection des, délibération d'une assemblée de l'Association forestière à Toronto, envoyée au gouvernement, (int. Lancaster) 3797.

Fort Lawrence, débarcadère, (sub.) 7744.
Fort-William, édifice public, construction, (sub.) 538; établissement d'un service de téléphone, renvoi à la cour Suprême de la décision de la commission des chemin de fer à ce sujet, (int. Maclean) 4330; bill (n° 99) concernant le port de, 1ère l., 2708.
Frais de litige, paiement à Howell et Cie, (sub.) 7174 ; (sub.) 8069.
Franchise postale, violation de ce privilège, (int. Grant) 5341.
Fraserville, médecin du port, (int. Daniel) 7178 ; améliorations au port, (sub.) 7888.
Fréchette, M. L. A., pour traduction spéciale $100, 3969.
Fromage, exportation, quantité exportée de 1898 à 1903, (int. Broder) 798; dépense pour réfrigérateur à Woodstockè (int. Blain) 801; pesage, institution d'une commission y relative, (int. Pope) 1561; chambre de maturation à Brockville, Ont., coût, recettes, etc., (mot. Taylor pour doc.) 2869; 3574; chamde maturation à Cowansville et à Saint-Hyacinthe, idem, (mot. Taylor pour doc.) 2878; chambre de maturation à Brockville et Woodstock, idem, (mot. Lennox pour doc.) 3792; pesage, correspondance, documents relatifs à la commission d'enquête institutée à ce sujet, (mot. Pope pour doc.) 3807.
Fruits, quantité importée des Etats-Unis en 1902 et 1903, (int. Monk) 2837; culture, (sub.) 7503-7521.
Fumigation, stations de, (sub.) 2774.
Fusils Ross, terrain plus vaste pour fabrique à Québec, (int. Bell) 2396; (mot. Bell pour doc.) 2879; combien achetés par le gouvernement, etc., (int. Northrup) 6977.

GALT, réparations au bureau de poste, (observ. Clare) 5784.
Gananoque, dragage, (sub.) 7862.
Garde-bestiaux, frais de la commission d'enquête y relative, (int. Lennox) 1370.
Garde-bestiaux, correspondance concernant commission des, (mot. Lennox pour doc.) 2480; 2629; 2879; 3574; commission, allocations à MM. Holt et Robertson, commissaires, (int. Lennox) 6634.
Gardes à pied du Gouverneur général, nomination du major Merritt, démission du colonel Denison, (int. Hughes) 5138.
" Garrison Common ", vente ou location, et acquisition de terrain pour fins militaires, correspondance, (mot. Clarke pour doc.) 223; 3059; 3351.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, médailles et octrois en terres pour services en 1885. (int. Hughes) 1153 ; solde de l'effectif, (sub.) 2713; subsistances, éclairage, chauffage, habillement, (sub.) 2740; (sub.): service, 7722-7723; gratification et pension à la veuve de A. F. Montfort Brooke, 7722; à la veuve de J. A. Beaupré, 7722; incendie des casernes, sentier Dalton, indemnité à l'inspecteur W. M. Walke, 7723; indemnités aux membres, pour blessures corporelles reçues au service, 8073.
Géographie du Canada, publication et distribution par le ministère de l'Intérieur, (int. Casgrain) 4752.
Georgeville, quai, prolongement, (sub.) 7744.
Gervais, Alphonse, emploi et appointements, participation à la dernière élection fédérale partielle de Saint-Hyacinthe, (int. Monk) 3160.

GLACE-BAY, port, améliorations, (sub.) 7744 ; édifice public, (sub.) 9164.
Glen-Ross, Ont., fermeture du bureau de poste et démission de son directeur, (int. Porter) 3471.
Gobeil, Joseph E., appointements, (int. Broder) 5649 ; employé au Yukon, (observ. Brodeur) 9188.
Goderich, port, travaux, (sub.) 7862.
Goodrick, Henry, démission comme employé des Postes, correspondance, (mot. Monk pour doc.) 3998.
Gouverneur général, bureau du secrétaire du, appointements et dépenses, (sub.) 245 ; (sub.): wagon, réparations et modifications, 7591 ; 7602 ; nouveau wagon, construction, 7610.
Grain, consignation des ports des lacs, (int. Bennett) 214 ; transport à Halifax par l'Intercolonial pour exportation, (int. Kemp) 251 ; 334 ; bill (n° 113) concernant l'inspection du, 1ère l., 3158 ; 2e l., 3920 ; en comité, 8172 ; 3e l., 8176 ; transport, irrégularités, (int. Daniel) 8641.
Graines, inspection et vente, (int. Lemieux) 333.
Graines de semence : disette, dépêche du village de Davidson, T. N.-O., (observ. Davis) 2300 ; (obsev. Scott) 2788 ; inspection et vente, (mot. Laurier pour comité sur projet de résolution) 3756; mot. Fisher, idem, 3757; bill (n° 125), concernant l'inspection des graines de semence, 1ère l., 3761 ; 2e l., et comité, 4988 ; bill (n° 151) constituant en corporation l'association des producteurs de, 1ère l., 6450 ; 2e l., 7323 ; en comité, 7325 ; (sub.) 7503-7521.
Grand-Bend, Ont., travaux, (int. Sherritt) 7541 ; brise-lames, jetée, (sub.) 7950.
Grande-Rivière, dragage, (int. Lancaster) 7544.
Grande-Vallée, jetée, (sub.) 7876 ; 9207.
Green-Cove, port de refuge, (sub.) 7747.
Gregory, lieut.-col., démission, (mot. Borden pour doc.) 6093 ; 7116 ; (rép. de sir F. Borden) 6104 ; documents, (dépôt par sir F.

Gregory, lieut.-col.—*Suite.*
Borden) 6553 ; 7893 ; prolongation de son terme de commandement, (mot. Borden pour doc.) 6347 ; (observ. Lancaster) débat, 7787 et suiv.
Grondines, quai, (sub.) 7882.
Grosse-Ile, quarantaine, (sub.) 673.
Guelph, salle d'exercices, construction, (sub.) 539 ; 656 ; édifice public, agrandissement, (sub.) 541 ; 656.
Guerre sud-africaine, aide aux Canadiens blessés, (int. Monk) 3573 ; pension aux soldats canadiens blessés, (motion Broder pour decuments) 4752.

HALL'S-HARBOUR, améliorations, (sub.) 7747.
Halifax : édifice pour les immigrants, (sub.) 463 ; 507 ; nouvel édifice public, (sub.) 508 ; surcroît d'ouvrage des employés de la poste, (observ. Borden) 5780; (observ. Roche) 5784.
Hamilton, port, améliorations, (sub.) 9159.
Harvey, A., et autres, pétitions pour bill autorisant commissaire des brevets à recevoir pétitions et honoraires par rapport à certains brevets en la possession de la "Canadian Office and School Furniture Company", (mot. Clare pour lecture, réception et renvoi au comité des ordres permanents) 3888.
Hawkesbury, édifice public, construction, (sub.) 548.
Higgin's-Shore, jetée, réparations, (sub.) 7843.
Homard, frais, et travaux de la commission d'enquête sur pêcheries, (int. Ganong) 556 ; (mot. Ganong pour doc.) 565 ; mesures prises pour le propager dans l'océan Pacifique, (int. Morrison) 2390 ; pêcheries, violation des règlements y relatifs, trop de permis accordés pour fabrication de conserves, (observ. Lefurgey) 4724 ; pétition des pêcheurs pour prolongation de la pêche au homard sur côte est d'Halifax, (int. Bell) 4987.
Honora, quai, (sub.) 7959.
Hôpitaux de marine, (sub.) 5907.
Houille, gisements appartenant au gouvernement, (int. Robinson) 212 ; quantité vendue au gouvernement en 1903, prix, (int. Clare) 1149 ; 1895.
Huntingdon, P.Q., décès et remplacement du directeur de la poste, (mot. Borden pour doc.) 1894.

ILE HOPE, coupe du bois, correspondance à ce sujet, (mot. Bennett pour doc.) 222; coupe du bois par Manley Chew, (int. Bennett) 2837 ; vente du bois à M. Chew, (observ. Bennett) 5306 et suiv.
Ile Janvrin, quai, (sub.) 7748.
Iles de la Madeleine, brise-lames et jetées, (sub.) 7886.
Ile Pelée, Ont., câble sous-marin la reliant à la terre ferme, (sub.) 8132.
Ile du Prince-Edouard, importation de pêcheurs, construction de séchoirs et encouragement des pêcheries sur la côte nord, (mot. Hackett pour doc.) 1896 ; irrégularité du service de steamers en hiver, réclamations des expéditeurs de poisson frais, (int. Hackett) 2133; émission de permis pour création ou réouverture de homarderies, prix payés par les fabricants aux pêcheurs, pour les homards, (int. Lefurgey) 2201-2202 ; (mot. Lefurgey pour doc.) 3810 ; établissements pour l'engraissement de la volaille, en opération, de 1900 à 1903, dépenses et recettes, (mot. Lefurgey pour doc.) 3810 ; nouveau dragueur, (sub.) 7987.
Ile au Sable, plantation d'arbres, (int. Kaulbach) 2134.
Iles du Saint-Laurent, améliorations, (sub.) 9148.
Ile de Toronto, travaux de protection, (int. Clarke) 2836 ; insuffisance des bouées à cloche de la rive sud, (int. Clarke) 4884.
Immigrants : combien arrivés du 1er janvier au 1er mai 1904, leur nationalité, homesteads pris par eux, (int. Wm. Ross) 3163 ; immigrants pauvres, article du "Citizen", (observ. Clarke) 3889; immigrants Italiens à Montréal, rapport du sous-ministre du Travail, (mot. Borden pour doc.) 7023.
Immigration : noms, nombre, traitement, dépenses des agents, et immigrants par eux envoyés, (mot. Wilson pour doc.) 222 ; immigrants peu recommandables, entrefilet du "Citizen," (int. Wilson) 364 ; immigrants suspects, leur renvoi, (int. Wilson) 404 ; 479 ; 1004 ; édifice pour les immigrants à Halifax, (sub.) 463 ; 507 ; immigration asiatique, veto sur loi de la Colombie Anglaise à ce sujet, (int. Bourassa) 687 ; immigration dans la Colombie Anglaise, veto à l'Acte y relatif, (int. Smith) 997 ; immigration chinoise, taxe de $500, mise en vigueur de l'Acte y relatif, (int. Smith) 998 ; exploitation des immigrants, (int. Hughes) 1225 ; immigration chinoise, lois de la Colombie Anglaise contre, représentation de l'empereur de Chine au cabinet impérial d'Angleterre, (int. Morrison) 1367 ; faux agents, (int. Smith) 5137 ; (sub.) : appointements des agents et employés des agences, 7368 ; dépenses imprévues et générales et appointements de surnuméraires au bureau central, 7459.
Impressions, comité mixte des, (mot. Laurier) 166 ; rapport, (motion Parmelee pour adoption) 8645 ; 3e rapport, (motion Parmelee pour adoption) 8768 ; construction d'une gare à Saint-Perpétue, (observ. Ball) 8773.
Impressions de l'Etat, rapport annuel, (dépôt) 2205.

Imprimerie de l'Etat, annexe à l'épreuve du feu pour emmagasinage de la matière composée, construction, (sub.) 627.
Indian-Harbour, quai, (sub.) 7747.
Indiens, Affaires des, (sub.) : appointements et dépenses casuelles, 5924 ; Indiens d'Ontario et de Québec, médecins et médicaments, 5924 ; rentes sous l'empire du traité 5925 ; arpentage de réserves, 5925 ; répression de la vente de liqueurs enivrantes aux Indiens, 5928 ; Indiens de Doncaster, à qui indemnité pour améliorations par squatters sur réserve a-t-elle été payée, (int. Léonard) 5929 ; (sub.), Ontario et Québec, frais de justice en général, 7024 ; traité (n° 9), 9145 ; Mississaguas d'Alnwick, indemnité, pour îles du Saint-Laurent, 9147. Nouvelle-Ecosse : appointements, 7026 ; secours et graines de semence, 7029 ; soins médicaux, 7029 ; Nouveau-Brunswick: appointements, 7030; soins médicaux et remèdes, 7031 ; crédit supplémentaire, 7055 ; Ile du Prince-Edouard : appointements et indemnités de route, 7031 ; secours et grains de semence, 7031-7033; soins médicaux et remèdes, 7034 ; Manitoba et Territoires du Nord-Ouest : paiements annuels, 7034 ; instruments aratoires, outils, harnais, bois, etc., 7035 ; graines de semence pour prairies et potagers, 7035 ; bêtes à cornes, 7036 ; provisions, habillements, remèdes, etc., 7038 ; habillements, distribution triennale, 7039 ; externats, pensionnats et écoles d'industrie, 7039; frais judiciaires, G. H. Mahers, procureur général, contre Garrison, 7041 ; arpentages, 7043 ; Sioux, 7045 ; moulins à farine et scieries, 7045 ; dépenses générales et administration, 7046 ; Colombie Anglaise : appointements, 7048 ; secours, 7048 ; externats, 7049 ; écoles, d'industrie et pensionnats, 7049 ; frais de route, 7049 ; dépenses de bureau et frais divers, y compris hôpitaux, répression de la vente des spiritueux, etc., 7049 ; Yukon : secours et services de médecins, 7051 ; Indiens en général : P. H. Bryce, inspecteur médical, partie de ses appointements, 7051.
Indiens de Doncaster, indemnité aux, (int. Léonard) 997.
Indiens du Sang, Alberta, leur réserve donnée à bail, à qui et pour quel prix, (int. Gilmour) 2579.
Industrie laitière : pesage de ses produits à Montréal, (observ. Pope) 7340; amendement Pope, 7363, rejeté, 7366-7367 ; (sub.), 7503-7521.
Innes, John A. W., courrier convoyeur blessé et mort, gratification à sa veuve, (sub.) 5921.
Inondations dans St-Jean, Iberville et Missisquoi, (motion Demers pour doc.) 221.
Inondations du Saint-Laurent, moyens à prendre pour les prévenir, (int. Geoffrion) 3164.
Inspections, (sub.) 8002.
Inspection générale, bill (n° 124) modifiant l'Acte y relatif, 1ère l., 3756 ; 2e l. et comité, 8158 ; 3e l., 8172.
Institut impérial de Londres, étalage canadien à, renouvellements et améliorations, (sub.) 2786 ; 3764.
Instruments aratoires, remise de droits aux exportateurs, (mot. Roche pour doc.) 565 ; réduction de droits, (int. Boyd) 8899.
Intercolonial, destitution d'employés à Saint-Jean, N.-B., (int. Daniel) 3334; voie de garage à Pictou, travaux et revenu, (int. Bell) 998 ; recettes, dépenses et frais d'exploitation pour les neuf mois expirés le 31 mars 1904, (int. Barker) 1151, pour les huit mois expirés le 29 février 1904, (int. Barker) 1677 ; express maritime, changement de l'heure du départ de Montréal, (int. Gervais) 1680 ; service des trains, nouvelle parue dans le " Canada ", (int. Talbot) 3345 ; renvoi d'employés (F. Léger et F. B. Wood) (int. Smith) 3473 ; tarif concernant transport des voyageurs, (int. Clarke) 4331; 4465; circulation d'un train de voyageurs entre Campbellton et Causapscal, et entre Campbellton et Sainte-Flavie, lettres, requêtes, etc., (mot. Casgrain pour doc.) 5159 ; enquêtes au sujet de MM. Laplante et Beaulieu, (int. Gauvreau) 5647 ; salaires des ouvriers employés entre Métapédia et Montréal, (int. Bruneau) 5831 ; employés tués depuis dix ans, (int. Kendall) 5910; exposé annuel, (l'honorable M. Emmerson) 5937 et suiv.; agrandissement et améliorations à Sydney, (sub.) 5985 ; pour renforcer ponts, (sub.) 5989 ; pour améliorer installations à Lévis, (sub.) 5992 ; freins à air pour fourgons à marchandises, (sub.) 5993 ; pour remplacer chaînes de sûreté des fourgons à marchandises, (sub.) 5994 ; nouvelles machines pour usines à locomotives et à wagons, (sub.) 5995 ; appareils à gaz Pintsch pour wagons-voyageurs, 5998 ; pour munir de vestibules les wagons-voyageurs, 6009; nouvelles voies de garage le long de la ligne, 6010-6019 ; nouvelles commodités le long de la ligne, 6019 ; pont de Restigouche, nouvelle superstructure, 6022 ; quai de la station de Lévis, 6025 ; creusage et pétardement du roc à la gare maritime d'Halifax, 6025 ; améliorations à la gare de Petit-Métis et détournement de la voie publique, 6027 ; nouvelle gare à Windsor, N.-E., 6028 ; agrandissement à Amherst, 6031 ; développement des installations en vue de l'approvisionnement d'eau, 6038 ; améliorations et agrandissements à Amqui, 6039 ;

Intercolonial—*Suite.*
nouvelles installations à Stellarton, 6044 ; remises aux locomotives, ateliers de réparations, etc., à la Rivière-du-Loup, 6047, à la Jonction de la Chaudière, 6048 ; nouvelles installations à Saint-Jean, 6048, à Halifax, 6049 ; à Sainte-Flavie, 6052 ; améliorations à Sydney-nord, 6051 ; amélioration du service de bac, détroit de Canso, 6053 ; travaux de protection au pont de Canso, 6053 ; travaux de protection au pont de Grand-Narrows, 6054 ; 6055 ; sémaphores aux stations, 6062 ; (sub.) frais d'exploitation, ingérence politique, 6105 ; 6186 ; 6769 ; 6771; embranchement de Windsor, 6301 ; 6769 ; pour renforcer ponts, 6348; 6350 ; pour remplacer barres d'attelage des wagons à marchandises, 6348 ; nouvelles voies de garage, 6370 ; forage d'un puits à la jonction de Saint-Charles, 7634 ; voie de service sur quai de Campbellton, 7634 ; prolongement du quai à Sussex, 7634 ; forage d'un puits à la Jonction de Spring-Hill, 7634 ; voie d'évitement à Pictou-Landing, 7634 ; transport du grain, (int. Fowler) 7891 ; pensions de retraite aux employés, (int. Gourley) 8136 ; Truro, nouvelle gare, construction ; esplanade de la gare, nivellement ; rotonde, emplacement, achat, (int. Gourley) 8137 ; déviation du trafic, renseignements par le ministre de la Justice sur rapport à ce sujet, (mot. Borden) 8242 ; tunnel à la Rivière-du-Loup, (int. Gauvreau) 8363 ; outillage portatif pour percer et couper rails, 8455 ; prolongement de la voie jusqu'à Sydney-Mines, 8456 ; agrandissement des installations à Amherst, 8456 ; déplacement de la voie à l'embranchement de Saint-Léonard, 8456, à Mitchell, 8459 ; pour réduire la courbe à Birch-Cove, 8459 ; doublement de certaines parties de la voie, 8460 ; matériel roulant, 8463 ; rails d'acier et tire-fond, 8469 ; améliorations et agrandissements le long de la voie, 8470 ; agrandissement à Truro, 8471; à Halifax, 8473 ; à Amqui, 8473 ; à Antogonish, 8474 ; à New-Glasgow, 8475 ; service de traversier au détroit de Canso, amélioration, 8474 ; voie d'évitement à Saint-Romuald, 8474; voies de garage et embranchements, 8475.

Intérieur, (sub.) : ministère, gestion, appointements, 7057.

Interpellations, procédure à suivre, (observ. Borden) 1163, question de privilège, (observ. Borden) 1225 ; manière d'y répondre, (observ. Clarke) 6981.

Iona, quai, prolongement, (sub.) 7747.

Iréna, comté de Dundas, changement de directeur de la poste à, (mot. Broder pour doc.) 2878.

Island-Point, quai, réparations, (sub.) 7748.

JACKSON J. B., agent de commerce du Canada à Leeds, Angleterre, nomination, (observ. Bennett) débat, 7905 et suiv.; amendement Borden, 7932, rejeté, 7933.

Jamesville, voie de garage, (mot. Ross, Victoria) 6051.

Jonasson, S,, inspecteur de homesteads, démission, (int. Roche) 801.

Journaux canadiens, combien perçu chaque année, depuis le 30 juin 1897, pour le transport des, par la poste, (int. Clarke) 4883.

Juifs russes renvoyés de Fargo. D. N., à Winnipeg, (int. Clarke) 558.

Juges *ad hoc*, allocation, (sub.) 8047.

Justice, appointements, y compris ceux de M. John Chisholm et du secrétaire particulier du Solliciteur général, (sub.) 432; 8045; rapport du ministère, (dépôt) 994; dépenses casuelles, 8045; dépenses diverses, y compris les territoires du Nord-Ouest, 8046; Mlle Armstrong, nouveau commis de 2e classe, 8062; M. R. R. Creighton, augmentation d'appointements, 8062 ; M. T. J. Morris, augmentation d'appointements, 8063; divers, (nouveau budget supplémentaire) 8005 ; frais de litige, 8069.

KEREMEOS, C. A., réserve indienne de, proposition de vente ou d'échange, (int. Borden) 1890.

Kilgallin, J., appointements, (sub.) 2743.

Kingston, collège militaire, écuries, (sub.) 603; annexe, gymnase, (sub.) 605 ; enquête au bureau de poste, (int. Broder) 2960.

Kingsville, brise-lames, (sub.) 7959.

LAC Croche, T.N.-O., colonisation de la réserve du, (int. Roche) 4103.

Lac Cumberland, privilège d'y faire la pêche, à qui accordé, à quelles conditions, etc., (int. Boyd) 2961.

Lac Dauphin, abaissement du niveau, (sub.) 7982

Lac des Deux-Montagnes, réserve indienne du, échange contre toute autre réserve ou contre une somme d'argent, (mot. Léonard pour doc.) 2861.

Lac Hay, chenal du, niveau, dragage et navigation, (int. Hughes) 1221.

Lac Henderson, nettoyage des décharges, (sub.) 7983.

Lac Katchawannoe, dragage, (sub.) 7565.

Lac Kennedy, nettoyage des décharges, (sub.) 7983.

Lac Saint-Jean, dragage, (sub.) 7882.

Las Supérieur, navigation d'hiver, bateau brise-glace, (int. Sproule) 1222.

Lainages, protection de cette industrie, (observ. Pringle) débat, 1463 et suiv.

Lamontagne et Cie, Montréal, articles achetés de, comment, (int. Hughes) 1892.

Laprairie, inondation, moyens à prendre pour les prévenir, (observ. Monet), débat, 1155 et suiv.; brise-lames et murs de revêtement, sub.) 7883.

L'Ardoise, brise-lames, prolongement, (sub.) 7748.

Lazaret de Tracadie, (sub.) 4189.

Légaré Jean-Louis, indemnité à lui due pour avoir déterminé Sitting Bull et ses Indiens à quitter le territoire canadien et à se rendre aux autorités américaines, (observ. Scott) 7055.

Législation à être proposée par le gouvernement pendant session de 1904, est-elle toute devant la Chambre, (int. Borden) 4782; 4887; (int. Sproule) 5019.

Légumes, quantité importée des Etats-Unis en 1902 et 1903, (int. Monk) 2837.

Levés hydrographiques, (sub.) 5906.

Lévis, édifice public, construction, (sub.) 674.

Lindsay, J. B., locataire de terrain, (int. Ingram) 7315.

Lingan, protection de la grève, (sub.) 7748.

Listes électorales, préparation et impression depuis l'Acte de 1898, coût, (int. Blain) 333; (int. Ingram) 687; listes électorales des territoires non organisés de la province d'Ontario, (int. Alcorn) 1149; combien imprimées et distribuées, depuis révision de septembre 1903, pour la province de Québec, (int. Léonard) 1679; division de Victoria-Haliburton, impression, (int. Hughes) 2393; impression et distribution en général, (int. Wilson) 3575; impression, (int. Wilson) 4190; 4386; projet de loi concernant confection des, (int. Clarke) 5258; impression, retard, (int. Bourassa) 6876; impression, (int. Blain) 6976; liste électorale du Manitoba, copie revisée, (int. Boyd) 7541; listes de Waterloo-sud, impression, (int. Clare) 8134; dépenses casuelles, (sub.) 9134.

Little-Current, chenal nord des bateaux dans la baie Georgienne, améliorations, (sub.) 7959.

Livingston's Cove, brise-lames, réparations, (sub.) 7748.

London, salle d'exercices et arsenal, construction, (sub.) 606.

Longueil, édifice public, construction, (sub.) 675.

Lord Dundonald, discours au banquent de l'hotel Windsor, à Montréal, compte rendu par le "Citizen", d'Ottawa, (int. Maclaren) 4546; correspondance entre lord Dundonald et le ministre de la Milice au sujet de ce discours et de la radiation, y mentionnée, du nom du Dr Pickell, par le ministre de l'Agriculture, comme futur officier du 13e dragons légers écossais, (observ. Fisher) débat, 4637 et suiv.; correspondance entre le ministre de l'Agriculture, le colonel Smart et le colonel Whitley, (motion Borden pour documents) 4741; décret de l'Exécutif portant démision de lord Dundonald, 1881, et autres documents relatifs à cette démission, 4983 et suiv.; 4986; dépôt par sir Wilfrid Laurier, 4983; 4986; (int. Borden) 4986; reste de la correspondance relative à ladite démission, dépôt par l'honorable M. Fielding, 5059; (motion Monk pour documents) 5248; correspondance, dépôt par l'honorable M. Fisher, 5346; démission de lord Dundonald, (débat sur amendement Borden): M. R. L. Borden, 5427, amendement, 5458, mis au voix et rejeté, 5642; l'honorable M. Fisher, 5459; M. Monk, 5480; sir Frederick Borden, 5491; M. Sam. Hughes, 5522; M. Russell, 5563; M. Robinson, 5586; M. Pope, 5588; sir Wilfrid Laurier, 5598; M. Casgrain, 5619; M. Ingram, 5632; tableau d'avancement relatif aux dragons légers écossais, (dépôt de l'orignal par sir Wilfrid Laurier) 5522; autres documents, y compris lettre au colonel Whitley, (dépôt par sir F. Borden) 5830; démission, lettre de W. T. R. Preston dans le "Times", (int. Clarke) 6094; 6641; 6767; paroles de sir Elzéar Taschereau, dépêche parue dans le "Citizen" et le "Journal", d'Ottawa, (int. Clarke) 7114; paroles de M. Lemieux, (observ. Borden), débat, 7179; départ de lord Dundonald, (motion Sproule pour suspension de la séance jusqu'à neuf heures) 7645.

Lord Minto, Son Excellence le Gouverneur général, (motion Laurier pour présentation d'une adresse à l'occasion de son départ) 8589.

Lord Strathcona, discours exprimant opinions politiques, (observ. Bourassa) 3791.

Lotbinière, quai, améliorations, (sub.) 7883; paroles de Timothy Healy à son sujet, transmission au "Star", de Montréal, par la presse canadienne associée, (observ. Barker) 8774.

MACLEAN, lieut.-col. H. M., nommé commandant du district n° 8, (int. Hughes) 5937.

MacLeod, palais de justice, (sub.) 706.

McArthur, révérend George, dommage à sa propriété par suite du creusage du canal des Galops, (observ. J. D. Reid), débat, 6393 et suiv.

McCarthy, Osler, Haskin et Harcourt, honoraires payés à, (int. Bennett) 560; 1002; (int. McCarthy) 686.

McCreary, William F., député de Selkirk, décès; éloge par sir Wilfrid Laurier, 2624; M. Sproule et l'hon. M. Sifton, 2625.

McGee, Thomas D'Arcy, érection d'un monument à sa mémoire, (observ. Hackett) 8078.

McIntosh, John, député, décès, éloge par sir Wilfrid Laurier, 6636 ; M. R. L. Borden, 6637 ; M. Casgrain, 6637 ; M. Pope, 6638.

McLean, Robert, cantonnier en chef à Alberton, destitution, (int. Hackett) 6303.

McNair's Cove, brise-lames, prolongement, (sub.) 7749.

Mabou, C. A., fabrique de beurre, frais d'installation, prix du beurre, etc., (int. Bell) 2835; (mot. Bell pour doc.) 3809.

Macoun, John et James M., emploi, (int. Davis) 997.

Magog, édifice public, construction, (sub.) 688.

Main-à-Dieu, brise-lames, prolongement (sub.) 7749.

Maïs, remise de droits aux distillateurs canadiens en 1896, (int. Clancy) 6766.

Maladies contagieuses des animaux, bill (n° 145) modifiant l'acte de 1903 y relatif, 1ère l., 5645.

Malbaie, quai, exhaussement, (sub.) 7886.

Malignant-Cove, pieux autour des jetées du chenal, (sub.) 7749.

Manitoba, concessions forestières y accordées de 1878 à 1896, (mot. McCreary pour doc.) 223 ; depuis le 15 mars 1902, (mot. Roche pour doc.) 565.

Mann, Andrew W., pétition pour bill l'autorisant à divorcer, (mot. Calvert pour lecture et réception) 3888; bill (n° 138) pour lui faire droit, 1ère l., 5161; 2e l., 5139; en comité et 3e l., 5936.

Marchés, développement, (sub.) 7503-7521.

Marées, observations, y compris appointements des commis au-dessus de $400, (sub.) 5358.

Margaretsville, réparations générales aux ouvrages du port, et prolongement du brise-lames, (sub.) 7749.

Marine marchande du Canada, son pavillon, (int. Bourassa) 5255 ; (int. Kaulbach) 5342.

Marine militaire et école de marine, institution, enquête y relative, (sub.) 5336.

Marine et Pêcheries, décrets du Conseil, etc., définissant fonction de l'ingénieur en chef de ce département, (mot. Northrup pour doc.) 1897; ministère, appointements, (sub.) 5064 et suiv.; brochure publiée par le ministre, 5066 et suiv.; frais de voiture des ministres, 5070 et suiv.; primes payées ou à payer aux pêcheurs, y compris les pêcheurs de homards, par suite du traité de Washington, etc.; 5075-5085-5100 et suiv.; dépenses imprévues, en général, (sub.) 5372; employés surnuméraires à Ottawa, (sub.) 5903 ; ministère, appointements, augmentation, (sub.) 9042.

Maynooth, directeur de la poste, destitution et remplacement, (int. Porter) 5912.

Meaford, port, nouveau brise-lames, jetée, (sub.) 7960.

Médailles sud-africaines refusées à des Canadiens, (int. Hughes) 2393.

Melbourne, quai, (sub.) 7749.

Messages de Son Excellence : convention supplémentaire entre le Grand-Tronc-Pacifique et le gouvernement, copie, 8 ; budget principal, 203 ; remerciements pour adresse en réponse au discours du Trône, 1154 ; budget supplémentaire, 1888 ; 3803 ; 5802 ; 7632 ; 8499 (pour 1903-04 et 1904-05) ; prorogation, 9211.

Meteghan-Cove, brise-lames, réparations, (sub.) 7749.

Métis, scrip, commission, (int. LaRivière) 214; répartition, (motion LaRivière pour documents) 222 ; 1896 ; griefs en 1883, 1884, 1885, requête au gouvernement, correspondance entre eux, D. R. McDowal, député, et le gouvernement, etc., (mot. Davis pour doc.) 1894.

Michaud, feu Achile, gratification à sa veuve, (sub.) 9049.

Middle-River, barrage de dérivation, (sub.) 7749.

Midland, terrains riverains, accusation de M. Bennett, (explication de nature personnelle par M. McCarthy) débat, 365 et suiv.; port, quai, (sub.) 7960 ; améliorations, (sub) 7960.

Milice : nomination d'un inspecteur de la, (mot. Laurier pour comité sur projet de résolution) 2712; modification de la loi de la Milice, (mot. de sir F. Borden pour comité sur projet de résoluion) 2937 ; milice d'Ottawa, nouvelle salle d'exercice, requête à cette fin, (int. Birkett) 3425; lettres de démission des officiers du 9e régiment au lieutenant-colonel Evanturel, etc., (mot. Casgrain pour doc.) 3809-10 ; appointements et salaires, somme additionnelle requise, (sub.) 3954 ; augmentation de solde, (int. Sproule) 5341 ; (sub.) : 9164 ; dépenses diverses et imprévues, 9165.

Milice canadienne, bill (n° 5), Acte de la Milice, 1ère l., 204 ; 2e l. et comité, 253 ; en comité sur résol., 479; en comité, 6452; 6555; impression et distribution du bill, (int. Tisdale) 6973; bill (n° 5), Acte de la Milice, interprétation du mot " corps ", (int. Smith) 8135 ; en comité, 8176 ; 3e l., 8264 ; amendement Tisdale, 8264 ; rejeté, 8311 ; amendement Logan, 8312, adopté, 8321 ; en comité, 8375 ; amendement Logan, 8397 ; adopté, 8398 ; 3e l. et adoption du bill, 8400.

Milice et défense, (sub.) : habillements, 8497.

Milice navale, organisation, (sub.) 9057.

Miliciens, solde, (mot. Laurier pour comité sur projet de résolution) 252 ; coiffure, par qui soumsson faites et à qui commande donnée, (int. Clarke) 1678 ; uniformes, remboursement du prix aux officiers, quand ils doivent en changer en vertu d'un règlement,

Miliciens—*Suite.*

(int. Bell) 1377-78; solde des officiers d'état-major, etc., à être fixée par décret de l'Exécutif, (mot. sir F. Borden pour comité sur projet de résolution) 1794 ; augmentation de la solde des miliciens, (observ. Henderson) 3792.

Minerai, fonte au moyen de l'électricité, rapport du Dr Haanel, (int. Clarke) 5427.

Mines de la Colombie Anglaise, règlement, veto à l'Acte y relatif, (int. Smith) 998.

Monnaies, hôtel des, emplacement et construction, (int. Kemp) 246 ; (sub.) 457.

Monnaie des établissements du Détroit, circulation au Canada, (observ. Maclean) 2206.

Montagnes du Canard, bois y vendu, (int. Roche) 6622.

Montague-Bridge, destitution de M. Porter, maître du port, (int. Lefurgey) 4468.

Montréal, bureau du sous-receveur général, (sub.) 231 ; grève des débardeurs, solde des troupes, (int. Clarke) 402 ; loyer payé par le gouvernement, (int. Monk) 555 ; agrandissement du bureau de poste, augmentation et rétribution du personnel, (int. Monk) 555 ; entrepôt de douane, améliorations, (sub.) 688 ; édifices publics, améliorations et réparations, (sub.) 690 ; délibération envoyée au gouvernement par la Chambre de commerce du district de Montréal le priant de modifier les conditions qui régissent la Commission du port de cette ville, (int. Gervais) 3163 ; bill modifiant l'Acte de 1894 concernant les commissaires du port, retiré, 3889 ; dette du port, (mot. Kemp pour document demandant que le gouvernement la prenne à sa charge) 5157 ; état de l'hôtel des Postes de Montréal, surcroit d'ouvrage des employés, (observ. Monk) 5767-77 et suiv.; heures de travail des facteurs, (int. Clarke) 5822 ; nouvelle agence maritime, (sub.) 5872 ; cour du commissaire du pilotage, (sub.) 5905 ; droits de quayage, (mot. Kemp pour doc.) 6555 ; améliorations du port en aval du courant Sainte-Marie, (sub.) 8005 ; enlèvement d'un dragueur submergé, (sub.) 9052.

Monuments, érection de, sur terrains du parlement, (int. Hackett) 3990.

Moore, Jennie, bill (n° 139) pour lui faire droit, 1ère l., 5061 ; 2e l., 5139 ; en comité et 3e l., 5936.

Moosejaw, édifice public, (sub.) 707.

Morris, construction d'un édifice public, (observ. LaRivière) 697-698.

Mulloy, soldat, indemnité pour perte de la vue au service de l'empire pendant guerre Sud-africaine, (observ. Broder) 9028.

NANAIMO, édifice public, annexe, (sub.) 708.

Nappan, N.-E., combien de beurre et de fromage fabriqués et à quel prix depuis trois ans, à la station laitière de, (int. Bell) 2834 ; (mot. Bell pour doc.) 3809.

Nash, E. A., agent des terres fédérales à Kamloops, C.A., destitution, (mot. Taylor pour doc.) 2879.

NAUFRAGES : enquêtes, (sub.) 5329; avis de naufrages à $2 chacun, (sub.) 5330; 7699.

Navigation: Au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, amélioration par le gouvernement et non par un particulier ou une compagnie, requête de la Chambre de commerce de Winnipeg au gouvernement à cette fin, (int. LaRivière) 2831 ; navigation dans les eaux canadiennes, bill (n° 112) modifiant l'Acte y relatif, 1ère l., 3049 ; navigation de la Saskatchewan, du lac Winnipegosis, du lac des Cèdres, etc., correspondance et plans y relatifs, état des sommes dépensées à ce sujet, (mot. Davis pour doc.) 3809 ; aide, achat et construction de bateaux pour nettoyage des chenaux, substitution du gaz comprimé au pétrole, bouées pour les lacs, etc., (sub.) 5377 ; navigation dans les eaux canadiennes, bill (n° 112) modifiant la loi y relative, 2e l. et comité, 4138 ; 3e l., 4129.

Navires canadiens et anglais dans les possessions anglaises et américaines, traitement, (int. Hughes) 2392.

Neil's Harbour, brise-lames, (sub.) 7749.

Neuvième bataillon, rapport du ministre de la Milice concernant enquête sur plainte formulée par un des officiers, (motion Casgrain pour documents) 4470.

New-Campbellton, quai de ballast, (sub.) 7749.

New-London, port, améliorations, (sub.) 7845.

Newport, brise-lames, (sub.) 7887.

North-Gut, à Sainte-Anne,—quai à la Pointe-Morrison, (sub.) 7749.

North-Head, quai brise-lames, (sub.) 7855.

Norton, R. B. & Cie, commande à (int. Lefurgey) 218.

Nouvelle-Ecosse, charge de juge en chef, vacance, quand sera-t-elle remplie, (int. Fowler) 1680.

"Nova Scotia Permanent Benefit Building Society and Savings Fund," bill (n° 8) amendant de nouveau l'acte y relatif, 1ère l., 396 ; 2e l., 553.

O'DONOHUE, D. J., agent contrôleur des salaires au département du Travail, ingérence politique, (observ. Taylor) débat, 4129.

Ogden's-Pond, pour achever ouvrages de protection de la passe, (sub.) 7750.

Orateur, élection, (motion Laurier) 3.

Oshawa, édifice public, construction, (sub.) 613.

Ossekeag ou Hampton-Station, (King, N.-B.) déménagement du bureau de poste, (mot. Fowler pour doc.) 1894.

Ostréiculture, (sub.) 7692.

Ottawa, observatoire, (sub.) hôtel des Monnaies, (sub.) 458 ; musée Victoria et autres édifices, (sub.) 460 ; loyer payé par le gouvernement, (int. Monk) 555 ; bureau de douane, construction, (int. Birkett) 556; pavage en face des édifices du parlement, (sub.) 626 ; hangar à charbon, construction, (sub.) 627 ; hôtel des postes, reconstruction de la partie détruite par l'incendie du 4 janvier 1904, etc., (sub.) 3952 ; (sub.) : édifices publics, éclairage, etc., 7724; chauffage, etc., 7734 ; terrains ; 7734 ; parc de Major's-Hill, 7734 ; enlèvement de la neige, 7735 ; galerie nationale des beaux-arts, y compris achat de tableaux, 8002.

Ottawa Car Company, articles achetés de la, comment, (int. Hughes) 1892.

Otter, col. D. O., ses services pendant l'incursion des Féniens, en 1870, (int. Smith) 8500.

Ouvriers : différends, impression du rapport de la commission y relative, et des témoignages rendus devant icelle, (int. Borden) 1065 ; combien d'entreprises publiques adjugées avec obligation aux entrepreneurs de leur payer un juste salaire, (int. Smith) 4469 ; (mot. Smith pour doc.) 5159; salaires payés aux ouvriers employés à la construction du quai de Trois-Rivières, du quai de Sorel, des brise-glace de Saint-Anne de Sorel, des estacades et piliers pour flottage du bois sur rivière Saint-Maurice; à la commision du port de Montréal, à Cascades, sur le canal de Soulanges, aux réparations du bureau de poste d'Ottawa, sur canal de Lachine, à l'écluse de Saint-Ours, sur l'Intercolonial, entre Métapédia et Montréal, (int. Bruneau) 5650 ; 5651 ; 5831 ;

Ouvriers étrangers, bill (n° 162) ayant pour objet de modifier et de refnodre les lois relatives à leur introduction au Canada, 1ère l., 8005 : 2e l., 8678-86 ; en comité, 8686 ; 3e l., 8780-8828 ; amendement Boyd, 8780, rejeté, 8791.

Owen-Sound, port, dragage et travaux de protection en pilotis, (sub.) 7961.

PAGE, Hubert F., réclamation contre le gouvernement des Etats-Unis pour remboursement d'argent payé à titre de droits sur chevaux reproducteurs par lui expédiés de la Colombie Anglaise dans l'Etat de Washington, (int. Sproule) 2833; (observ. Sproule) 9029.

Paget, F. H., premier commis, (sub.) 9144.

Palmerston, Ont., perception, des droits de douane à, (int. Tolton) 561.

Papeterie de l'Etat, rapport annuel, (dépôt) 2205.

Parc d'Yoho, travaux, (sub.) 7172.

Parlement, danger des ascenseurs, (observ. MacPherson) 2479.

Parsons, Hon. C. A., bill (n° 17) autorisant le commissaire des brevets à lui faire droit, 1ère l., 397 ; 2e l., 553 ; en comité et 3e l., 1348.

Pêche: avec des rets à trappe dans la Colombie Anglaise, décret du Conseil autorisant l'émission de permis à cette fin, (int. Earle) 562 ; droit de pêche dans la Baie d'Hudson, concessions et couditions, (int. Sproule) 2134 ; chèques pour primes de pêche, retard dans la distribution des (int. Borden) 2135 ; correspondance de Gananoque demandant qu'il soit permis aux pêcheurs étrangers d'emporter leur poisson chez eux, (observ. Taylor) 4384 ; (int. Taylor) 4471 ; 4547 ; (rép. de l'honorable M. Préfontaine à int. Taylor) 4634 ; primes payées aux pêcheurs, traité de Washington; (observ. Lefurgey) 5075-5085-5100 et suiv.; correspondance de Gananoque concernant avis affichés indiquant bureau où se procurer permis de pêche, (int. Taylor) 5256 ; privilège de faire la pêche dans les lacs situés au nord de Winnipeg, (int. Boyd) 7890 ; violation des règlements, (observ. Daniel) 8889 ; (rép. de l'hon. M. Préfontaine à observ. Daniel) 8900.

Pêcheries, bill (n° 74) modifiant loi des, 1ère l., 1793 ; 2e l. et comité, 8255 ; 8323 ; 3e l., 8331 ; pêcheries de Terre-Neuve, entrée du poisson de ces pêcheries en franchise aux Etats-Unis, (observ. Kaulbach) 2137 ; lacs de la Vallée de la Trent, effet de la neige et de la glace sur le poisson, repeuplemnt, (int. Hughes) 2581 ; entente avec une ou plusieurs provinces pour confection d'un mémoire concernant décision rendue en 1877 par la commission des pêcheries, (int. Borden) 3159 ; chien de mer salé comme appât, expériences par le gouvernement, (int. Sinclair) 3343 ; (sub.) : inspecteurs, surveillants et gardiens, appointements, 7675 ; 7702 ; entrepôt frigorifique pour conservation de la boitte, et séchoirs, 7693 ; station biologique de la baie Georgienne, entretien du laboratoire, 7696.

Pêcheurs des provinces maritimes, d'après quel mode les primes sont-elles distribuées parmi eux, (int. Lefurgey) 4752 ; pétition des pêcheurs pour prolongation de la pêche au homard sur la côte est d'Halifax, (int. Bell) 4987 ; fraudes relatives aux primes payées aux pêcheurs, rapport de la commission d'enquête à ce sujet, (mot. Hackett pour doc.) 5257.

Pembroke, brise-lames, (sub.) 7750; quai, (sub.) 7961.

Penetanguishene, dragage et autres améliorations, (sub.) 7961.

Pénitenciers, (sub.): Kingston, 8059; Dorchester, 8062 ; pénitenciers en général, surveillance des forçats libérés sur parole ou définitivement, 8063.

Percé, quai, (sub.) 7887.

Pétitions de droit, bill (n° 38) modifiant l'Acte y relatif, 1ère l., 994 ; 2e l., en comité et 3e l., 1797.

Petit lac des Esclaves et lac aux Esturgeons, travail fait par Indiens et Métis sur chemin d'hiver entre ces deux lacs, (sub.) 9163.

Petit-Rocher, brise-lames, (sub.) 7856.

Pétrole, droits sur les primes à payer aux producteurs de pétrole brut, (int. Armstrong) 4722 ; pétitions et contre-pétitions au sujet du changement de droits, (mot. Armstrong pour doc.) 4783 ; protection des producteurs à Sarnia et à Pétrolia, (int. Armstrong) 6253.

Pétrole brut, prime, (mot. Fielding pour comité sur projet de résolution) 7892 ; (en comité sur projet de résolution Fielding) 8552 ; bill (n° 166) prescrivant paiement d'une prime, 1ère l., 2e l., en comité et 3e l., 8589 ; application de la loi, (sub.) 9142.

Phares, commissaire des, décrets du Conseil, etc., définissant ses fonctions, (mot. Northrup pour doc.) 1897; phare flottant le "Lurcher," coût, (int Kaulbach) 1153 ; par qui modèle fait et où stationné, (int. Kaulbach) 2395 ; éclairage au gaz acétylène, (int. Kaulbach) 2203 ; appointements et allocations des gardiens, (sub.) 5372 ; agence à Montréal, loyer, etc., (sub.) 5872 ; entretien et réparations, y compris salaires de l'équipage et entretien du bateau-phare de la batture de Lurcher et de la Pointe de l'Est, (île d'Anticosti) (sub.) 5873 ; inspection, et aide à la navigation, (sub.) 5882 ; éclairage au gaz acétylène, entre Montréal et Kingston, (int. Taylor) 6766 ; (sub.) ; phares flottants de Lurcher et de l'île d'Anticosti, Pointe de l'Est, construction, 7701 ; entretien et réparations des phares, 7701 ; construction de phares et aides à la navigation, 7701 ; construction d'un quai pour steamers au service de phares à Charlottetown, I.P.-E., 7702 ; réparations, (sub.) 9057.

Phoque : réclamations concernant saisie de bateaux de pêche par le gouvernement russe, règlement, (int. Borden) 5427 ; 5521.

Photographe du gouvernement, travaux publics, appointements, (sub.) 8003.

Pickett, jetée, reconstruction, (sub.) 7750.

Pilotage, bill (n° 100) modifiant l'Acte du, 1re l., 2709 ; 2e l. et comité, 4107 ; 3e l., 4121 ; (mot. Fitzpatrick pour adop. des amendements du Sénat) 6979.

Piscifactures, nouvelles, construction et entretien, (sub.) 9069.

Pleasant-Bay, quai, (sub.) 7750.

Plomb, prime sur le plomb extrait et livré le ou après le 1er juillet 1903, (mot. Cartwright pour comité sur projet de résolution) 2713; 3919; bill (n° 127) modifiant l'Acte relatif au paiement des primes sur le plomb dans minerais de provenance canadienne, 1ère l., 3920 ; 2e l. et comité, 4106 ; 3e l., 4107 ; primes, (motion Cartwright pour comité sur projet de résolution) 8645 ; 8828 ; bill (n° 169) modifiant loi relative au paiement des primes, 1ère et 2e l., en comité et 3e l., 8829 ; réduction, combien payé à titre de primes, en 1904, (int. Henderson) 8899 ; (sub.) 9090 ; bill pour combler lacune dans le bill (n° 169), 1ère et 2e l., en comité et 3e l., 9186.

Pointe-aux-Anglais, gardien du phare, (int. Léonard) 7319.

Pointe-au-Père, débarcadère, (sub.) 7876.

Point-Prim, jetée, construction, (int. Hackett) 1676.

Point-Prim-Island, quai, (sub.) 7845.

Pointe-Saint-Pierre, brise-lames, (sub.) 7888.

Pointe-aux-Trembles (Laval), demande d'aide au gouvernement pour reconstruction ou réparation du quai, (int. Léonard)3798.

Police fédérale; (sub.) 8058.

Pommes, expédition en Europe via Montréal, quantité et prix, (int. Smith) 685; compartiments et ventilation des steamers, inspection, (int. Smith) 802; 1004.

Poonamalie, barrage, (int. Lavell) 7892.

Ports, rivières et ponts, réparations générales, (sub.) 7882 ; 7957 ; 7958 ; 7982.

Port-Arthur, Ont., bill (n° 98) concernant le port de, 1ère l., 2708 ; 2e l., débat, 3921 ; établissement d'un service de téléphone, renvoi à la cour Suprême de la décision de la commission des chemins de fer à ce sujet, (int. Maclean) 4330.

Port-Burwell, travaux, (int. Ingram) 7541.

Port-Colborne, port, améliorations, (sub.) 8005; élévateur, (sub.) 8491.

Port-Hastings, quai, (sub.) 7750.

Port-Hawkesbury, travaux, (sub.) 7750; quai, (sub.) 9153.

Port-Hood-Harbour, fermeture de l'entrée du Nord. (sub.) 7751.

Port-Lorne, brise-lames, (sub.) 9154.

Port-Maitland, brise-lames de l'ouest, et autres travaux, (sub.) 7752.

Port-Morien, Cap-Breton, brise-lames, coût des travaux, jusqu'au 1er mai 1904, personnes employées à ces travaux, (mot. Bell pour doc.) 5159.

Port-Perry, dragage, (sub.) 7962.

Port-au-Pique, quai, (sub.) 7750.

Port-Stanley, travaux, (int. Ingram) 7541; dragage, (sub.) 7962.

Postes : subventions pour service à vapeur entre Montréal et ports d'Angleterre, (int. Henderson) 248; copie de tous contrats passés pour transport des malles entre ports du Saint-Laurent, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, et le Royaume-uni, (mot. Borden pour doc.) 429; 879; 1889; transport des malles entre Sackville et Cap-Tourmentin, (int. Lefurgey) 560; 878; 1151; malles canadiennes pour l'Angleterre, poids, et transport par steamers subventionnés et non subventionnés, pour l'année expirée le 31 décembre 1903 ; (int. Smith) 215 ; interruption du service dans le district de la Saskatchewan, (int. Davis) 2205 ; interruption du service fait par le chemin de fer de Qu'Appelle, lac long et Saskatchewan, dépêches reçues à ce sujet, (observ. Davis) débat, 2377; copies de contrats passés pour transport des malles sur le Saint-Laurent, (mot. Borden pour doc.) 2386; griefs des facteurs, défectuosités de l'Acte des Postes, de 1902, pétitions reçues par le gouvernement, (int. Puttee) 2580-81; transport des malles entre Qu'Appelle et Wishart, à qui entreprise adjugée, pour quel prix, etc., (int. Taylor) 2582; copies de tous contrats passés pour transport des malles en Angleterre à partir des ports du Saint-Laurent, (mot. Borden pour doc.) 3158; service entre Alberton et Kildare, (int. Lefurgey), 3160; service entre Cap-Traverse et Cap-Tourmentin, (int. Lefurgey) 3991; à Cap-Traverse, et entre Cap-Traverse et Summerside, en 1902, 1903 et 1904, (int. Lefurgey) 4883; service d'hiver dans l'Ile du Prince-Edouard, entre Sackville et Cap-Tourmentin, etc., (int. Lefurgey) 5648; ministère des Postes, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 5653; service extérieur, appointements et allocations, (sub.) 5721; 5754; service postal en général, (sub.) 5754; destitution arbitraire de certains directeurs de la poste, (observ. Taylor) 5759 et suiv.; état de l'hôtel des Postes de Montréal, surcroît d'ouvrage des employés, (observ. Monk) 5767-77 et suiv.; surcroît d'ouvrage des employés à Montréal, à Halifax, etc., représentation du grand jury quant à ce dernier endroit en mars 1904, (observ. Borden) 5780 et suiv.; (observ. Borden) 5780 et sunv.; (observ. Roche) 5784; port des livres, taxe doublée, (int. et observ. Clarke) 5785 et suiv.; (observ. Ross) 5786 ; (observ. Clancy, 5786 ; (observ. Sproule) 5788 et suiv.; relevé des objets de correspondance par les directeurs de la poste, (observ. Bennett) 5792; chiffre du revenu provenant des journaux, (int. et observ. Blain) 5792 et suiv; réduction de la taxe sur les lettres (observ. Henderson) 5795 et suiv.; augmentation de la taxe sur les catalogues, etc., (observ. Lovell) 5799 et suiv.; transport des colis postaux, amélioration du système, (observ. Maclean) 5800 et suiv.; établissement d'un service gratuit de factage rural, (observ. Armstrong) 5802; (int. Armstrong) 5819; augmentation du nombre de bureaux de poste, (int. Blain) 5814; mise des télégraphes et téléphones sous la direction du ministère des Postes, (int. Maclean) 5815; adjudication du transport des dépêches, (int. Bell) 5815: courriers-convoyeurs du Manitoba et du Nord-Ouest, requête pour augmentation d'appointements, (int. Boyd) 5826; employés des Postes tués depuis dix ans, indemnités payées à leurs représentants, (int. Kendall) 5910; allocation de subsistance aux employés du service des lettres de rebut à Winnipeg et à Vancouver, (sub.) 5915; appointements, pour parfaire jusqu'au 30 juin 1904, (sub.) 5922; avancement de certains facteurs et chargeurs, (sub.) 5923 ; service entre l'Angleterre et le Canada, (sub.) 6234 ; bill (n° 153) modifiant de nouveau la loi des Postes, 1ère l., 6630 ; paquebots, vitesse moyenne, (int. Clarke) 6635 ; envoi de lettres non affranchies aux députés, (int. Taylor) 6638 ; impression des mandats-poste en anglais et en français, (int. Casgrain) 6639 ; bill (n° 153) modifiant la loi des Postes, 2e l. et comité, 8138; 3e l., 8158; 8374-75; amendements du Sénat, 2e l. et adop. 9184; transport des malles de O'Leary à West-Cape, soumissions pour entreprise, (int. Lefurgey) 8893; port des lettres et colis postaux, réduction, etc., 8893; John Sharp, avancement, (sub.) 9135; deux surintendants des bureaux de poste urbains, (sub.) 9140; courriers-convoyeurs additionnels, (sub.) 9140.

Prêts au gouvernement, (int. Kemp) 216.

Price, D. H., achat de sa collection de spécimens géologiques du Canada, (sub.) 9145.

Prince-Albert, palais de justice et bureau de, poste, (sub.) 707.

Produits agricoles et maraîchers, nécessité d'y accorder plus de protection, (observ. Blain) débat, 4055 et suiv.; amendement Blain, 4055 ; mis aux voix et rejeté, 4091-92.

Produits périssables, transport, (observ. Smith) débat, 8014 et suiv.; amendement, 8030, rejeté, 8044.
Prospect, quai, (sub.) 7752.
Prorogation, 9211.
Proulx, Isidore, député de Prescott, décès, éloge par sir Wilfrid Laurier et M. R. L. Borden, 8010.
Proulx, J., appointements, (sub.) 8455.
Provinces, dette envers le Dominion, documents s'y rapportant, (mot. Borden pour production) 430; paiement des comptes à elles dus par le gouvernement fédéral, (int. Henderson) 9207 (voir "comptes", lettre "C")
Provincees maritimes, nouveau dragueur hydraulique, (sub.) 7987.
Pugwash, N.-E., directeur de la poste, décès et remplacement, (int. Bell) 1679.

QUARANTINE, (subsides) : appointements et dépenses casuelles dans districts non organisés, salubrité publique dans d'autres districts, 4197-98 ; steamers faisant le service à la Grosse-Ile, achat d'un nouveau steamer, 4245 ; service à Victoria, C.A., achat d'un nouveau steamer, 4253 ; art vétérinaire et qurantaine des bestiaux, 4260 ; loi d'hygiène et division du service vétérinaire, (sub.) 9090.
Quais, réfection, (sub.) 5960.
Quebec (province) : ports et rivières, (sub.) 7857 ; 7872.
Québec (ville) : pont de, subventions, (int. Morin) 248 ; obligations de la Compagnie du pont de, (int. Clarke) 397 ; édifice des immigrants, améliorations, (sub.) 690 ; brise-lames sur quai du Roi, (sub.) 690 ; hôpital des immigrantsè (sub.) 691 ; hôtel des postes, renouvellement et améliorations, (sub.) 691 ; bill modifiant l'Acte de 1899 concernant les commissaires du port, retiré, 3889 ; améliorations du port, (sub.) 8004.

RAMEURS : Lou Scholes, de Toronto, premier rameur du monde, (observ. Maclean) 7538.
Rapide des Galops, pour terminer le chenal, (sub.) 6420 ; 7633 ; (sub.) : achèvement du chenal, 8493 ; 9105.
Rapide de Saint-André, travaux d'amélioration, paiement et délai aux entrepreneurs, (int. Puttee) 398 ; protestation de la Chambre de commerce de Winnipeg contre l'ajournement des travaux d'amélioration, et requête demandant prompte exécution de ces travaux, (int. LaRivière) 2628 ; améliorations, (sub.) 8004.
Rapports : Intérieur, 202 ; Commerce et Navigation, 202 ; Postes, 202 ; Travail, 202 ; Travaux publics, 203 ; Commerce, 203 ; Comptes publics, 203 ; secrétariat d'Etat, 203 ; Revenu de l'intérieur, (1ère partie, accise) 203 ; 3e partie, 879 ; liste du service civil, 203 ; ordonnances du conseil du Territoire du Yukon, 203 ; sentence arbitrale, *re* frontière de l'Alaska, 253 ; auditeur gén ral, 253 ; Agriculture, 253 ; Pêcheries, 803 ; Chemins de fer et Canaux, 1064 ; Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 1367 ; Milice, 2879 ; liste des actionnaires des banques autorisées, 3260.
Rapports—*Suite.*
Rapports et bulletions agronomiques, impressions et distribution, (sub.) 2772.
Real Estate Title Guarantee and Trust Company, bill (n° 27) y relatif, 1ère l., 601 ; 2e l., 717 ; en comité, 1832 ; 3e l., 1833.
Recensements : 1881, 1891 et 1901, coût, source de renseignements, parachèvement et distribution, (int. Kemp) 331 ; production industrielle, nombre d'établissements d'après recensement de 1901, (int. Sproule) 1222 ; (int. Kemp) 1890 ; recensement de 1901, enquête sur cultes professés dans la paroisse de Lincoln, N.-B., (int. Wilmot) 2832 ; frais (int. Blain) 7318.
Red-Horse, phare de, près Gananoque, renvoi du gardien, (int. Taylor) 2394.
Remorqueur, achat, (int. Léonard) 7543.
Représentation à la Chambre des communes, appel des provinces, préparation des factums et mémoires y relatifs, (int. Borden) 3918, (mot. Haggart pour doc.) 5064 ; bill (n° 149) modifiant loi de 1903 y relative, 1ère l., 5933 ; y relative, en comité, 7776 ; 3e l., 7893.
Rets à trappe: permis autorisant usage de, dans les eaux de la Colombie Anglaise, combien et à qui délivrés, (int. Earle) 2628 ; (mot. Earle pour doc.) 2879 ; permis autorisant usage de, pour pêche au maquereau sur côtes de l'Atlantique, déclarés illégaux par la cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse, indemnité aux porteurs, (int. Kaulbach) 3424.
Revenu de l'intérieur, (sub.): ministère, gestion, appointements et dépenses casuelles, 3954 ; préposés et inspecteurs de l'accise, appointements, 3958 ; préposés à la surveillance des grandes distilleries et autres fabriques, service de surcroit, 3965 ; heures de service autres que pour surveillance spéciale, 3965 ; service de surveillance, 3966 ; déplacement, combustible, loyer, accise, 3966 ; timbres sur tabacs canadiens et étrangers, 3967; allocation aux percepteurs des douanes pour droits perçus par eux en 1903-04, 3968 ; M. L. A. Fréchette, pour traduction spéciale, 3969 ; allocation de subsistance aux préposés de la Colombie Anglaise dont les appointements n'excèdent pas $700 par année, 3969 ; fourniture d'alcool méthylique aux

Revenu de l'intérieur—*Suite.*
fabricants, loyer, éclairage, transport, appointements, etc., 3969 ; vérification des poids et mesures, inspection du gaz et de la lumière électrique, appointements, etc., 4092 ; 4102 ; loyer, combustible, frais de déplacement, de poste, papeterie, instruments, etc., 4102 ; falsification de substances alimentaires, engrais, frais de mises à exécution de l'Acte concernant marques frauduleuses de commerce, 4143 ; menus revenus et dépenses, 4154-55 ; abrogation ou amendement de l'Acte 53 Vict., art. 4, y relatif, (int. Clancy) 6228 ; bill (n° 168) modifiant la loi du Revenu de l'intérieur, 1ère et 2e l., en comité et 3e l., 8662-63 ; bill (n° 173) modifiant la loi du Revenu de l'intérieur, 1ère et 2e l., en comité et 3e l., 9023.

Richibouctou, édifice public, (sub.) 466.

Richmond, P.Q., brise-glace, nombre et coût, (int. Pope) 3424.

Richmond-Bay, quai, reconstruction, (sub.) 7846.

Rideau-Hall, (sub.) : combustible et éclairage, 7733 ; enlèvement de la neige, 7735 ; réparations et améliorations, 8131.

Rimouski, quai, prolongement, (sub.) 7888.

Rivière Abraham, quai, (sub.) 7739.

Rivière Hocsall, enlèvement d'obstruction, (sub.) 9052.

Rivière Jésus, barrages et passes migratoires, nombre et inspection, (int. Léonard) 402.

Rivière John, transport des dépêches, (int. Bell) 6105.

Rivière Larry, brise-lames, (sub.) 7748.

Rivière Lewes, améliorations, (sub.) 7986.

Rivière Napanee, posage des bouées, pourquoi entreprise pas adjugée à M. Mowers, (observ. Wilson) 5303 et suiv.; bouées, peinturage, posage, etc., (int. Wilson) 6228.

Rivières navigables, enlèvement d'obstacles, (sub.) 5255.

Rivière Otanabee, dragage à Peterborough, (sub.) 7963 ; 8132.

Rivière Ottawa et ses tributaires, levé hydrographique des sources, afin de faciliter navigation, flottage du bois, etc., (sub.) 9163.

Rivière-aux-Pommes, quai, (sub.) 9151.

Rivière Saskatchewan, navigation , dépenses du gouvernement pour améliorations, (mot. McCreary pour doc.) 223.

Rivière-au-Saumon, (grande) : éperon et brise-lames, (sub.) 7854 ; 9164 ; rivière-au-Saumon, (en haut) : jetée Alma, (sub.) 7857.

Rivière Severn, enlèvement d'obstructions à la chute Macdonald, (sub.) 9160.

Rivière Témiscamingue, quais, (sub.) 7959.

Rivière Yamaska, dragage, (sub.) 7950.

Robertson, Eliza, bill (n° 141) pour lui faire droit, 1ère l., 5254 ; 2e l., 5647; en comité et 3e l., 5936.

Rodger, M. Robert James Duff, bill (n° 84) pour lui faire droit, 1ère l., 2133 ; 2e l., 2345 ; en comité et 3e l., 2742.

Rondeau, port, jetées et dragage, (sub.) 7963.

Ross, C. W., appointements, (sub.) 5961 et suiv.

Ross, George, surintendant en chef des postes, augmentation d'appointements, (sub.) 5921.

Rossland, salle d'exercices, construction, (sub.) 709.

Route muletière entre rivière à la Paix et rivière Pelly, (sub.) 7998.

Rustico, port, brise-lames sur l'île Robinson, (sub.) 7847.

SAINT-BONIFACE, construction d'un édifice public, (observ. LaRivière) 697.

Sainte-Catherine, salle d'exercices, construction, (sub.) 637 ; 9149.

Sainte-Famille, jetée, prolongement, (sub.) 7889.

Sainte-Flore, liste électorale, transmission au greffier de la Couronne en chancellerie, (int. Casgrain) 1373.

Saint-Godefroy-de-Nouvelles, brise-lames, 7889.

Saint-Hyacinthe, salle d'exercices, (sub.) 692 ; édifices publics, agrandissement, (sub.) 692.

Saint-Jean, N.-B., percepteur des douanes, décès et remplacement, (int. Daniel) 332; station de quarantaine, service de l'eau, drainage, chauffage, (sub.) 466; édifices publics, améliorations et réparations, (sub.) 466 ; service de la milice à Saint-Jean, (int. Daniel) 2582 ; salle d'exercice militaire, construction, emplacement, (int. Daniel) 3989 ; (sub.) 9149 ; dragage du port, (int. Daniel) 5341 ; fleuve, et ses tributaires, (sub.) 7857; port, brise-lames de Negro-Point, (sub.) 7857.

Saint-Jean, P.Q., entrepôt de vérification, (sub.) 692 ; bureau de poste, (sub.) 692, choix de l'emplacement et adpudication de l'entreprise, (int. Monk) 1891, 1893 ; (Mot. Monk pour doc.) 2878.

Saint-Jean des Chaillons, quai, (sub.) 7889.

Saint-Joseph, (lac Huron) quai, (sub.) 9207.

Saint-Laurent, route, distribution de brochures, (int. Lennox) 554.

Saint-Louis du Mile-End, bureau de poste (sub.) 692.

Sainte-Marie, édifice public, construction, (sub.) 637.

Saint-Mathias, quai et hangar, coût, (int. Monk) 8363.

Saint-Maurice, district, glissoirs et estacades, améliorations, (sub.) 7998.

Saint-Siméon, quai, prolongement, (sub.) 7934.

Saint-Thomas, Ont., sous-directeur de la poste, décès et remplacement, (int. Ingram) 5816; salle du cercle du 25me bataillon, quand établie, (int. Ingram) 7320 ; campement militaire, district n° 1, quand établi, (int. Ingram) 7321.
Salaires courants, résolution y relative est-elle en vigueur et s'applique-t-elle à la Dominion Iron and Steel Company, (int. Kendall) 5936.
Salles d'armes, construction, (sub.) 9150.
Sanction royale, 4283 ; 6996 ; 7015 ; 9211-13.
Sandy-Cove, brise-lames, (sub.) 7752.
Sarnia, dragage, (sub.) 7963.
Saskatchewan, recensement du district de la, par le gouvernement, (int. Taylor) 3796.
Sault Saint-Louis, réserve indienne du, échange contre toute autre réserve ou contre une somme d'argent, (mot. Léonard pour doc.) 2861.
Sault Sainte-Marie, édifice public, construction, (sub.) 645 ; port, améliorations, y compris dragage, (sub.) 7964 ; améliorations, achat du quai de W. H. Plummer, (sub.) 9159.
Saumon : requête des fabricants de conserves de la Colombie Anglaise demandant de prohiber exportation aux Etats-Unis du saumon pris au Canada au moyen de rets à mailles, (int. Earle) 5426.
Sauvetage : récompenses pour sauvetage de personnes, (sub.) 5328 ; stations de sauvetage, (sub.) 5328 ; bateau et outillage de sauvetage, sur le Saint-Laurent, (sub.) 7561.
Savard, P. V., emploi, (mot. Casgrain) 215 ; nomination, (motion Casgrain pour doc.) 220 ; documents transmis au gouvernement par ledit M. Savard, au sujet de l'enquête par lui faite concernant l'acquisition de la seigneurie de Mingan par les autorités provinciales de Québec, (mot. Casgrain pour doc.) 565 ; 686 ; 879 ; 1463 ; état de compte, frais d'enquête *in re* acquisition de la seigneurie de Mingan, (mot. Casgrain pour doc.) 2309.
Scott's-Bay, brise-lames, prolongement, (sub.) 7752.
Seal-Cove, quai, construction, coût, (int. Ganong) 3799.
Sénat, appointements et dépenses imprévues, (sub.) 9108 ; 9170.
Sept-Iles, quai, (sub.) 7934 ; 8081 ; 9207.
Serments d'office, prestation, bill (n° 1) 5.
Service civil, liste (dépôt) 203 ; rapport de la commission d'examen du, (dépôt) 2205; frais des examens, (sub.) 9169.
Service consulaire canadien, établissement, (observ. Gervais) 8870.
Service frigorifique, (sub.) 7503-7521.
Service postal pendant l'hiver, entre Cap-Tourmentin et Cap-Traverse, (sub.) 5361.
Sharp, John, avancement, (sub.) 9135.
Sherbrooke, salle d'exercice militaire, construction, (sub.) 692 ; (int. Pope) 2393.
Shippegan, port, quai au terminus du chemin de fer de Caraquet, (sub.) 9157.
Sifflets de brume, inspection, (sub.) 5908.
Signaux sous-marins, achat à Boston; combien et à quel prix achetés, (int. Kaulbach) 2204.
Sinistres maritimes, bill (n° 102) modifiant la loi de 1901 y relative, 1ère l., 2712 ; 2e l., 5264-65 ; en comité, 5350-5352 ; 3e l., 5355 ; sinistres dans les eaux canadiennes en 1903-1904, nombre, et enquêtes, (int. Daniel) 5905 ; (mot. Fitzpatrick pour adop. des amendements du Sénat) 6980.
Situation financière, revue, (observ. Bell), débat, 8400 et suiv.; amendement Bell, 8419, rejeté, 8454.
Skinner-Cove, chenal des vaisseaux et ouvrages de protection, (sub.) 7752.
Sloan, W., courrier-convoyeur blessé, allocation de parcours, (sub.) 5916.
Small, E. A., bill (n° 93) concernant certain brevet de, 1ère l., 2300 ; 2e l., 2624 ; en comité 3088 ; 3e l., 3091.
Sociétés par actions, bill (n° 75) modifiant loi de 1902 les concernant, 1ère l., 1793.
Souris, Knight's-Point, brise-lames, (sub.) 7847.
Southampton, port, améliorations, (sub.) 7964.
Spain, M., achat illégal d'un paletot, (int. Ingram) 5364.
Station biologique maritime, (sub.) 5361.
Spectacle, phare de, près Gananoque, renvoi du gardien, (int. Taylor) 2394.
Spanish-River, dragage, (sub.) 7965.
Spry-Bay, quai, (sub.) 7752.
" Squatters " établis sur la réserve indienne du Sault-Saint-Louis et du lac des Deux-Montagnes, emploi par le gouvernement des deniers à eux votés comme indemnité, (int. Léonard) 997.
Station biologique maritime, (sub.) 5361.
Statistique : criminelle, préparation, (sub.) 2761 ; générale, publication, (sub.) 2769.
Statuts fédéraux, refonte, (sub.) 8067.
Statuts revisés, bill (n° 154) modifiant le chapitre 61 des statuts de 1903 y relatif, 1ère l., 6631 ; 2e l. et comité, 6883 ; 3e l., 6885.
Steamers : ventilation artificielle, correspondance avec compagnies, (mot. Smith pour doc.) 223 ; conventions avec compagnies subventionnées, (mot. Smith pour doc.) 223; steamers transatlantiques, données thermographiques prises à bord (mot. Smith pour doc.) 223 ; ligne de Chatham, N.-B., etc., à Terre-Neuve, subvention, (mot. Hackett pour doc.) 1895 ; ligne de Manchester, contrat pour service en 1903, (mot. Smith pour doc.) 1896 ; service direct entre le Canada et le Mexique, (int. Borden) 2134 ; entre le

Steamers—*Suite.*
Canada et la France, contrat passé à ce sujet, (int. Casgrain) 3344, 3798 ; service direct entre le Canada et le Mexique, soumissions, escale à Victoria et à Saint-Jean, N.-B., transports, approbation des tarifs par le gouvernement, etc., (int. Earle) 4195; (int. Daniel) 4196 ; (int. Hughes) 4196 ; (int. Smith) 4751 ; négociations pour établissement d'un service de steamers rapides sur l'Atlantique, (int. Clarke) 4196 ; arrivée du " Malou ", (int. Casgrain) 4329 ; compartiments frigorifiques et ventilation, sur steamers, pendant la dernière saison, (int. Smith) 4545 ; service direct entre le Canada et la France, contrat et subvention, (mot. Casgrain pour doc.) 4756, 5257 ; steamers de l'Etat, entretien et réparations, (sub.) 5266, 9044; service entre Halifax, Saint-Jean, Terre-Neuve et Liverpool, 6292; entre Saint-Jean et Glasgow, 6295 ; entre Saint-Jean, Dublin et Belfast, 6296 ; entre Saint-Jean, Halifax et Londres, 6297; entre Saint-Jean et Londres, 6297 ; entre Halifax et Londres, 6297; entre Saint-Jean et Digby, 6298 ; entre Saint-Jean et Halifax ou l'un ou l'autre de ces ports et les Antilles et l'Amérique du Sud, 6298 ; steamers destinés au transport des malles, vitesse, (int. Clarke) 6979 ; (int. McCool) 7178 ; entre Victoria et San Francisco, 7545 ; entre Halifax et Terre-Neuve, 7545 ; entre la terre ferme et les îles d la Madeleine, 7545 ; entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme, 7545 ; entre Grand-Manan et la terre ferme, 7546 ; entre Saint-Jean et Halifax, viâ Yarmouth, etc., 7546 ; entre Saint-Jean et le bassin des Mines, 7546 ; entre Pictou, Murray-Harbour, Georgetown et Montague-Bridge, 7546 ; entre Québec et le bassin de Gaspé, 7546 ; entre l'Ile du Prince-Edouard et l'Angleterre, 7547 ; entre Montréal, Québec et Manchester, Angleterre, et entre Saint-Jean, Halifax et Manchester, 7547 ; entre le Canada et l'Afrique Australe, 7547 ; entre le bassin de Gaspé et Dalhousie ou Campbellton, 7548 ; entre Port-Mulgrave et Canso, Guysborough, Margaree et Chéticamp, 7549 ; entre Sydney et Whycocomagh, 7553 ; entre Saint-Stephen, N.-B., et la rivière Sainte-Croix, l'île au Chevreuil, Campobello, et les îles intérieures, la baie de Passamaquoddy, la Tête ou Baie-Noire, 7553; entre Québec et Blanc-Sablon, 7553; entre Sydney et la baie Saint-Laurent, 7554; entre Halifax et Canso, 7554; entre Québec et les ports du Saint-Laurent, jusqu'à la Malbaie et la Rivière-Ouelle, 7551; entre la Malbaie et la Rivière-Ouelle, 7557; entre l'Ile du Prince-Edouard, le Cap-Breton et Terre-Neuve, 7560; entre le Canada et l'Australie, 7560; entre Paspébiac et le bassin de Gaspé, 7561; entre Petit-de-Grat et le terminus de l'Intercolonial à Mulgrave, 7506 ; entre le Canada et le Mexique, 7563; steamers fédéraux, (sub.) 7697; deux steamers, dont l'un, brise-glace, pour remplacer l'Aberdeen ", et l'autre pour navigation d'hiver et d'été à Québec, (sub.) 9046; deux autres, dont l'un pour remplacer l' " Acadia," et l'autre, le " Petrel ", (sub.) 9086.

Steamer " Aberdeen ", inspection des chaudières, (int. Casgrain) 215.

Steamer " Alert ", équipage et ameublement, (int. Reid) 8501.

Steamer " Bayfield ", vente, (observ. Bennett) 5299 et suiv.

Steamer " Canada " et autre, construction, 5360.

Steamer " Gauss ", détention à Brême, dépêche publiée par le " Citizen ", (int. Clarke) 2302; lettre, rapport ou télégramme du capitaine Bernier niant interview avec journalistes à l'arrivée de ce steamer à Québec, (mot. Casgrain pour documents) 5290, 5355,

Steamer " Gulnare ", achat, 5358.

Steamer " Lady Laurier ", paiement de l'équipage, (int. Borden) 7318; réparations, (sub.) 7697.

Steamer " Lake Champlain," inspection des ventilateurs, (int. Smith) 1370.

Steamer ' Minto ", détention dans les glaces, indemnité aux marchands et expéditeurs, (sub.) 7698.

Steamer " Quadra " paie de l'équipage, etc., (int. Earle) 8364.

Steamer " Stanley ", détention dans les glaces, indemnité aux marchands et expéditeurs, (sub.) 7698.

Stewart, M., rapport à son sujet, (mot. Roche pour doc.) 7316.

Stratford, salle d'exercices, construction, (sub.) 646.

Subsides, (motion Fielding) 202; subsides à accorder à Sa Majesté pour le service public pendant l'exercice qui se terminera le 30 juin 1905, (motion Fielding pour comité sur projet de résolution à cette fin) 6872; bill (n° 156) à cette fin, 1ère l., 2e l., en comité et 3e l., 6872 ; résolutions les accordant, (mot. Fielding pour adoption) 9210; bill (n° 171) à cette fin, 1ère l., 2e l., en comité et 3e l., 9210-11.

Subvention aux Provinces, paroles de M. Pugsley, procureur général du Nouveau-Brunswick, (int. Borden) 228; rajustement, (int. Borden) 506.

Summerside, port, brise-lames, (sub.) 7847.

Summerville, quai, agrandissement, (sub.) 7752.

Sydney, N.-E., appointements du directeur du bureau de poste, (int. Taylor) 250; édifice public, agrandissement, (sub.) 509; grève à

Sydney, N.-E.—*Suite.*
l'aciérie Dominion (int. Borden) 4101; (int. Smith) 4269 ; envoi de la milice pour rétablir l'ordre, (mot. Kendall pour doc.) 6642; rappel de la milice, (int. Clarke) 6876; quarantaine, quai, (sub.) 7753; brise-lames, (sub.) 8132.
Sydney-Mines, édifice public, construction, (sub.) 509.

TABAC : envoi d'un agent dans le Wisconsin pour faire enquête sur culture, (int. Monk) 1891: commerce avec la Belgique, combien payé à M. Blaise Dugas pour sa mission en Belgique, (int. Monk) 1893; (mot. Monk pour doc.) 2879; droits sur le tabac en feuilles, état naturel, montant perçu en 1903, (int. Clancy) 4103; droits d'accise et de douane perçus en 1903 et 1904, (int. Bell) 6636; industrie, (observ. Monk), débat, 6984; amendement Monk), débat 6984; rejeté, 7019-7021; culture, commissaires envoyés aux Etats-Unis pour puiser renseignements, (int. Monk) 7319; industrie, impression immédiate du rapport du juge McTavish, commissaire-enquêteur, à ce sujet, des dépositions prises et des pièces produites à l'enquête, (mot. Monk) 7537-7538; 7644; culture, essais, impression du rapport de M. Blaise Dugas sur commerce avec la Belgique, (int. Monk) 7539; droits, (int. Ingram) 7893; culture, station d'expérimentation à Saint-Jacques-de-l'Achigan, (int. Monk) 8135; licences pour fabrication, révocation, (mot. Brodeur pour comité sur projet de résolution) 8244, 8505; en comité, 8539, 8646, bill (n° 168) modifiant la loi du Revenu de l'intérieur, 1ère l., et 2ème l., en comité et 3e l., 8662-63; droits de douanes perçus en 1904, (int. Henderson) 8899; droits perçus par le département du Revenu de l'intérieur, (int. Henderson) 8899.
Tarif, changement aux résolutions y relatives, (observ. Fielding), débat, 5803 et suiv.; institution d'une commission, pour l'étudier, (int. Maclean) 8966; modifications, en comité, sur projet de résolution du 28 juin, 8966-9023; bill (n° 172) modifiant le tarif de 1897, 1re et 2e l., en comité et 3e l., 9023.
Tarif de faveur, importations faites sous son empire, (int. Kemp) 3573; (motion Logan demandant qu'il s'applique seulement aux marchandises importées par ports de mer du Canada) débat. M. Logan, 5139; l'honorable M. Fielding, 5145; M. Sproule, 5145; l'honorable M. Ross, 5147; M. Heyd, 5148; M. Brock, 5148; M. Daniel, 5149; M. Wright, 5151; M. Fowler, 5152; sir Wilfrid Laurier, 5153; M. R. L. Borden, 5154; présentation d'un projet de loi par le gouvernement à ce sujet (int. Borden) 6094; (observ. Borden) 7179 et suiv.
Tarif postal du Canada et de l'Angleterre, (int. Blain. 7538.
Taschereau, sir Elzéar: départ de Londres pour le Canada, dépêche au "Star", de Montréal, (int. Clarke) 7459, 7460, 7543; son appréciation de l'affaire Dundonald, mesures prises ou à être prises par le gouvernement pour vérifier les dires des journaux à cet égard, (int. Clarke) 7542.
Taschereau, E. R. A., appointements, (sub.) 9170.
Taylor, M. James E., pétition pour divorce non revêtue de la signature d'un député, (observ. par l'Orateur) 253 ; bill (n° 87) pour lui faire droit, 1re l., 2300 ; 2e l., 2390 ; en comité et 3e l., 2742.
Télégraphes, (sub.) : ligne entre Deer-Island, N.-B., et Eastport, Maine, 7998 ; entre Bersimis et Godbout, P. G., 8001; routes le long de la ligne à l'est de Godbout, 8002 ; ligne entre la baie du Renard et la rivière Becscie, île d'Anticosti, 8002 ; lignes terrestres et sous-marines dans le bas du fleuve Saint-Laurent, appareils télégraphiques Marconi, à Belle-Isle, etc., 8004 ; ligne entre Bresaylor, lac aux Oignons et Lloydminster, 8132 ; règlement de la réclamation F. C. Bickerdike pour transport de poteaux, 9163 ; ligne dans l'île de Vancouver, 9163.
Télégraphe Marconi, exploitation à Glace Bay, et aide par le gouvernement, (int. Clarke) 800 ; diverses stations, (sub.) 5904.
Téléphones : nationalisation des, (observ. Maclean) débat, 3050 ; question à ce sujet soumise à la cour Suprême, réponse erronée du ministre de la Justice, (observ. Maclean) 4783 ; (sub.) : câble sous-marin reliant l'Ile Pelée à la terre ferme, 8132 ; ligne de l'Ile Salt-Spring, prolongement, (sub.) 9163.
Tempérance, acte de tempérance du Canada, bill (n° 119) le modifiant, 1ère l., 3470.
Tempérance, bill (n° 119) amendement de l'Acte de Tempérance du Canada, 2e l., 4049; 4781; en comité et 3e l., 4781 ; dépenses relatives à la loi, (sub.) 8498.
Tenecape, brise-lames, (sub.) 7753, 9155.
Terrains publics, entreprise de l'éclairage, à qui adjugée et à quelles conditions, (int. Maclean) 3343.
Terrebonne, édifice public, (sub.) 692.
Terres fédérales : Manitoba, Nord-Ouest et Yukon, publication dans journaux canadiens, des minéraux y découverts, (int. Clarke) 2835 ; vendues ou louées à M. Bostock, (Colombie Anglaise) (int. Casgrain) 3472 ; (sub.) : appointements du commissaire, 7151 ; du directeur des mines, 7151 ; des inspecteurs, agents et sous-agents, des commis surnuméraires, y compris annonces, etc., 7165 ; protection des terres boisées, et arboriculture, Manitoba et Territoires du

Terres fédérales—*Suite.*
Nord-Ouest, 7166 ; pour payer frais d'arpentage à la succession J. E. Mailhot, 7291 ; situées dans la zône du chemin de fer dans la Colombie Anglaise, (int. Earle) 8894 ; ventes, (int. Léonard) 8896 ; service extérieur, appointements, (sub.) 9147.

Terre-Neuve, agent commercial du gouvernement à, (int. Sinclair) 2833 ; pêcheries, effets des règlements y relatifs, (int. Kaulbach) 6875.

Territoires du Nord-Ouest, concessions forestières y accordées de 1878 à 1896, (mot. McCreary pour doc.) 223 ; depuis le 15 mars 1902, (mot. Roche pour doc.) 565 ; palais de justice, etc., (sub.) 704 ; emplacement de villes, convention du gouvernement avec le Pacifique, (int. Lancaster) 1152 ; insurrection de 1885, paiement des réclamations pour pertes subies, (mot. Davis pour doc.) 2837 ; représentation, bill (n° 117) modifiant la loi y relative quant aux certificats des agents pour la votation, 1ère l., 3422 ; 2e l., 4040, 4780 ; gouvernement, (sub.) : régistraires, 7117 ; aliénés malades, 7117 ; écoles, commis, impressions, etc., 7117.

Thessalon, brise-lames, (sub.) 7970.

Thetford-Mines, édifice public, (sub.) 693.

Thornbury, dragage, (sub.) 7971.

Timbres anglais, frais de poste, etc., (sub.) 244.

Tir, école de, à Ottawa, frais imposés aux élèves, (int. Hughes) 6640 ; (dépôt de doc. par sir F. Borden) 7061 ; le soldat Perry et le major Howard, vainqueurs au concours de Bisley, (observ. Borden et Fielding) 7537-7538 ; allocations aux associations de, et autres, (sub.) 8497.

Toronto : Bureau du sous-receveur général, (sub.) 230 ; île située en face de, dommages causés par eaux du lac Ontario, (mot. Osler pour doc.) 223 ; salle d'exercices, agrandissement, (sub.) 649 ; entrepôts de vérification, agrandissement, (sub.) 650 ; poudrière, construction, (sub.) 651 ; hôtel des postes, nouvel étage et ameublement, (sub.) 651 ; construction d'un pont au-dessus de la rue Yonge, arrêt du comité des Chemins de fer à ce sujet, (int. Clarke) 3341 ; propagande parmi les facteurs pour leur faire adresser au gouvernement pétition demandant prolongation du délai accordé pour se prévaloir de certaines dispositions de l'Acte des Postes, (int. Clarke) 4469 ; insuffisance de l'outillage pour la navigation, près du port, (passe est), (observ. Clarke) 4740 ; plaintes. mesures prises par le gouvernement pour y mettre fin, (int. Clarke) 4884 ; port, travaux à la passe de l'Est, (sub.) 7971.

Toronto-Jonction, édifice public, construction, (sub.) 653.

Tourbe, aide à l'industrie de la, (int. Tolton) 4467.

Township n° 1,158, soumissions pour coupe de bois, (int. Roche) 4468.

Transports, commission, dépenses, (sub.) 8003 ; (int. Daniel) 5341.

Travail : dans la Colombie Anglaise, impression de la preuve faite devant la commission y relative, (int. Smith) 1001 ; coût de la Commission instituée en 1886, pour faire enquête sur relations entre le capital et le travail au Canada, (int. Smith) 4881 ; département du Travail : impressions, papeterie, corespondance, comptabilité, traduction, commission concernant emploi de main-d'œuvre, étrangère, sténographe, (sub.) 9143; 9144.

Travaux publics, rapport, 203 ; appointements, (sub.), transfert de certains services au ministère de la Marine, (débat sur observ. Taylor) 438 et suiv., décret à ce sujet, (int. Casgrain) 878, 1463, 1893.

Travaux publics et autres, administration et contrôle des, décrets rendus par l'Exécutif sous l'empire de l'Acte 3, Edouard VII. ch. 53 à ce sujet, (mot. Casgrain pour doc.) 3809 ; (hygiène), Acte, 4189.

Trenton, dragage du port, (int. Porter) 6229.

Trois-Pistoles, brise-lames, (sub.) 7950.

Trois-Rivières, bill, modifiant l'Acte de 1882, concernant les commissaires du port, retiré, 389; port, quai additionnel en eau profonde, (sub.) 7942.

Truro, salle militaire, construction, (int. Gourley) 8501.

Turbine brevetée de C. Curtis, et al, pétition pour permission de l'importer au Canada d'ici à 1905, (M. A. T. Thompson) 2788.

UNIONS ouvrières, bill (n° 35) concernant les étiquettes des, 1ère l., 877 ; (mot. Smith pour rayer du feuilleton l'ordre concernant ce bill) 4268 ; (mot. Smith pour comité sur projet de résolution demandant enregistrement des étiquettes et imposition d'amendes pour emploi des étiquettes ainsi enregistrées) (mot. Smith pour comité sur projet de résolution) 4762 ; bill (n° 135) à cette fin, 1ère l., 4763.

VACANCES, 1.

Vacances de Pâques, (mot. Laurier pour ajournement) 479.

Valeurs canadiennes sur le marché français, résolution de la chambre de commerce française de Montréal demandant que les valeurs garanties par le gouvernement du Canada soient assimilées aux fonds d'Etat, (int. Gervais) 2836.

Valleyfield, grève, paiements à la milice, (int. Clarke) 249 ; grève, solde de la milice, (int. Clarke) 3160 ; filature de coton, copie reçue par le gouvernement d'une délibération du conseil de ville y relative, (int. Léonard) 3161 ; mesures prises par le gouvernement pour payer services de la milice, (int. Clarke) 3344 ; édifice public, (sub.) 8081 ; filatures de coton, réduction de la main-d'œuvre, des salaires, etc., requêtes à ce sujet, (int. Léonard) 8896.

Vancouver, hôtel des postes, construction, (sub.) 712 ; bassin de radoub, (mot. Borden pour doc.) 879, 1888 ; bureau d'essai, entretien, (sub.) 7175 ; édifice public, (sub.) 9150 ; bassin de radoub, (observ. Lennox) débat, 9192.

Verdun, inondations, (observ. Monk) 1066.

Verchères, quai, (sub.) 7950.

Vétérans, association des, lettre demandant octroi de terrains au Nord-Ouest, (observ. Hughes) 8645.

Vainde fraîche, expédition en Europe viâ Montréal, par steamers subventionnés, (int. McGowan) 685 ; 797.

Victoria, C. A., percepteur des douanes à, décès et remplacement, (int. Earle) 562.

Voies et moyens, (motion Fielding) 202.

Volailles, établissement de stations expérimentales pour l'élevage des, (int. LaRivière) 397 ; (int. Puttee) 685 ; (mot. Lefurgey pour doc.) 6555 ; (sub.) 7503-7521 ; station de l'Ile du Prince-Edouard, sous la direction de M. Haszard, député de Queen-ouest, (int. Fowler) 7523.

WAGONS officiels, combien achetés, construits, en voie de construction, etc., (int. Tolton) 3341, 3808 ; (mot. Taylor pour documents) 5158.

Walkerton, irrégularité du service postal, (mot. Donnelly pour doc.), débat, 592 et suiv.

Wallace, M., ancien receveur des postes, pension de retraite, allocation supplémentaire, (sub.) 8497.

Wedge-Point, brise-lames, prolongement, (sub.) 7753.

Welford-Centre, Ont., service postal, comment fait (int. Lavell) 2959 ; fermeture du bureau de poste, (int. Lavell) 5819.

West-Bay, (rive-sud), quai, (sub.) 7753.

West-Point, quai, réparations, (sub.) 7850.

White's-Cove, brise-lames, améliorations, (sub.) 7753.

Whitby, port, dragage, (sub.) 9160.

Whitley, lieut.-col., et le ministre de l'Agriculculture, dépêche au " Herald ", de Montréal, (int. Hughes) 6965.

Wiallard, R. A., appointements, (sub.) 9107.

Wiarton, quai, (sub.) 7981.

Wilson's Beach, brise-lames, coût et état des travaux, (int. Ganong) 557.

Wilton, Ont., directeur de la poste, accusations portées contre, (mot. Wilson pour doc.) 219; 1482 ; directeur de la poste, démission (mot. Wilson pour doc.) 2022 ; 2150 ; 2583 ; (rép. de sir Wm. Mulock) 2628 ; lettres de Hiram Walker concernant démission du directeur de la poste, (int. Wilson) 4885 ; 4986 ; lettre de M. Thomas Prest à ce même sujet, (observ. Wilson), débat, 5721 et suiv.

Wingham, édifice public, construction, (sub.) 654.

Winnipeg, édifice affecté aux munitions de guerre, (sub.) 693 ; édifice des immigrants et station postale, (sub.) 693 ; poudrière, (sub.) 695 ; nouvel hôtel des postes, (sub.) 695 ; achat d'un emplacement, (int. Roche) 1146 ; logements pour sous-officiers, (sub.) 703 ; annexe aux édifices publics, (sub.) 703 ; paiements aux journaux de, (int. Roche) 2201 ; 2390 ; au " Free Press ", (int. Roche) 2394 ; exposjtion nationale de 1904, (sub.) 2778.

Woodstock, arsenal, construction, (sub.) 477; 654 ; fromage, dépense pour réfrigérateur, (int. Blain) 801; salle d'exercices militaires, construction, (int. Daniel) 2960.

YARMOUTH, port, murs de soutènement, (sub.) 9156.

Young, Thomas, inspecteur de homesteads, démission, (int. Roche) 800.

Yukon : Ordonnances du conseil du Territoire, dépôt), 203 ; représentation, (int. Casgrain) 210 ; concession Treadgold, commission, rapport, (int. Casgrain) 211 ; (int. Borden) 1065 ; (rép. de M. Sifton à int. Borden) 1154 ; nomination de M. le juge Britton comme commissaire (motion Casgrain pour doc.) 220 ; bill (n° 39) modifiant l'Acte du Territoire du Yukon, 1ère l., 994 ; 2e l., 1797 ; permis pour obtenir spiritueux, combien émis et en faveur de qui, (mot. Bennett pour doc.) 1895 ; gendarmerie à cheval, solde, subsistances, frais de transport, médicaments, logement, réparations de bâtiments, dépenses imprévues, etc., (sub.) 2740; Représentation, bill (n° 118) modifiant la loi y relative, 1ère l., 3422 ; concession Treadgold, rapport de la commission d'enquête instituée à ce sujet, (mot. Borden pour doc.) 3575 ; nouvelle commission au juge Britton, et quand rapport sera-t-il fait, (int. Casgrain) 3798; route d'Edmonton vers, renseignements sur avantages ou dangers d'icelle, (int. Clarke) 3990 ; Représentation, bill (n° 188) modifiant la loi de 1902 y relative, 2e l., 4044 ; 4780 ; bill (n° 39) modifiant l'Acte du territoire du Yukon, en comité, 4053 ; 3e l., 5261-5262 ; concession Treadgold, rapport du commissaire enquêteur nommé à ce sujet, (mot. Borden pour doc.) 5646 ; 5996 ; annulation de la conces-

Yukon—*Suite.*

sion, (int. Casgrain) 5832 ; (mot. Borden pour dépôt du décret à ce sujet) 5832 ; commission d'enquête, rapport, (mot. Borden pour doc.) 6093 ; 7900 ; administration, appointements et autres frais, (sub.) 7118; allocation au conseil pour besoins locaux, route, ponts, et édifice publics, (sub.) 7119; édifices publics, réparations, combustible, éclairage, service d'eau et appointements des gardiens, (sub.) 7737 ; fleuve Yukon, amélioration, (sub.) 7986 ; juges, allocations de route, (sub.) 8053 ; shérif, shérif-adjoint, greffier, greffiers- adjoints, sténographes, etc., frais de séjour, (sub.) 8053 ; livres de droit, articles de bureau, pour cours de justice, et frais de transport, (sub.) 8058 ; dépenses diverses pour administration de la justice, (sub.) 8058 ; concession Treadgold, commission d'enquête, rapport, (dépôt par sir Wilfrid Laurier) 8133 ; impression du rapport, (observ. Borden) 8284 ; règlements de l'Exécutif concernant le Yukon, (motion Sifton pour approbation par la Chambre) 8770 ; édifices publics, (sub.) 9150 ; secours et assistance de médecin, (M. Joseph Gobeil), (sub.) 9188.